

BAB 4

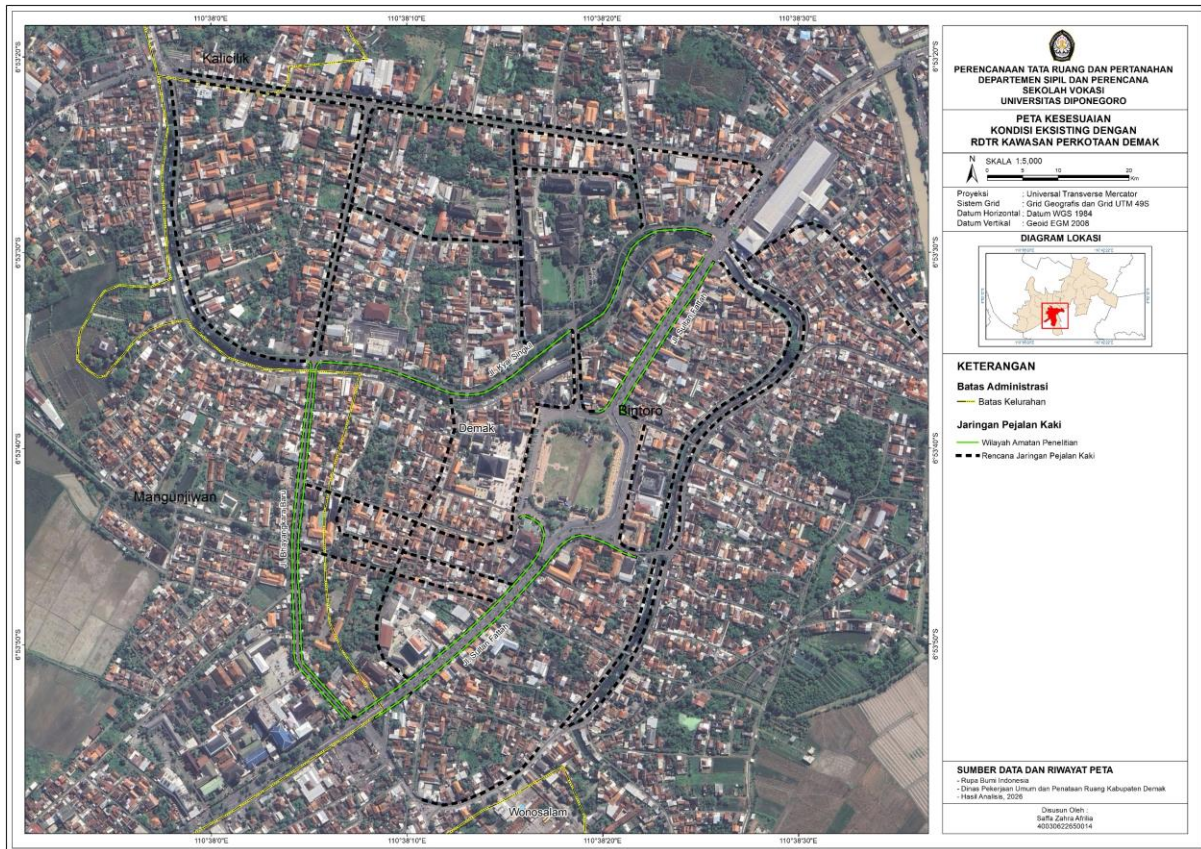
STRATEGI PENGEMBANGAN JALUR PEJALAN KAKI

4.1 Analisis Kesesuaian Kondisi Eksisting terhadap RDTR

Analisis kondisi eksisting menjadi tahapan awal yang penting dalam proses perencanaan dan pengembangan infrastruktur perkotaan agar dapat terealisasi dengan baik. Untuk menentukan arahan penataan ruang suatu wilayah diperlukan kebijakan yang dapat dijadikan acuan. Kebijakan tersebut harus sesuai dengan kondisi eksisting agar pembangunan dan pengembangan dapat diimplementasikan dengan baik dan sesuai dengan kebutuhan yang ditargetkan (Wulandari & Ridhani, 2024). Kebijakan menjadi acuan dalam menentukan strategi pengembangan agar sejalan dengan arahan kebijakan.

Dalam penelitian ini, mengkaji jalur pejalan kaki di tiga koridor jalan Kecamatan Demak yaitu Jalan Sultan Fatah, Jalan Bhayangkara Baru dan Jalan Kyai Singkil terhadap arahan RDTRK Perkotaan Demak. Dalam dokumen RDTR tersebut, Kawasan Perkotaan Demak mencakup sebagian wilayah Kecamatan Demak dan Kecamatan Wonosalam. Dalam rencana struktur ruang pada dokumen RDTR Kawasan Perkotaan Demak, terdapat rencana jaringan prasarana lainnya. Rencana jaringan prasarana lainnya yang dimaksud diantaranya, jalur pejalan kaki, tempat evakuasi, jalur sepeda dan jalur pejalan kaki. Jalur pejalan kaki tersebut terdapat pada blok I.A.1 Kelurahan Mangunjiwan dan blok I.A.2 Kelurahan Bintoro, keduanya merupakan sebagian kelurahan yang masuk dalam kawasan perkotaan dan dijadikan sebagai lokasi penelitian. Kelurahan Bintoro memiliki peran sebagai Pusat Pelayanan Kawasan (PPK) yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala kecamatan atau beberapa desa/kelurahan. Kelurahan Mangunjiwan yang berbatasan langsung juga termasuk dalam pusat yang terdapat berbagai fasilitas umum. Sehingga kajian dalam penelitian ini sejalan dengan kebijakan yang ada dan dapat meminimalisir konflik antar kebijakan.

Untuk mengetahui kesesuaian antara kondisi eksisting dengan RDTRK, dilakukan proses *georeferencing (rectify)* yaitu memproyeksikan peta ke dalam bidang datar dengan sistem proyeksi pada peta. Proses ini bertujuan untuk memberikan koordinat referensi spasial pada data mentah agar sesuai dengan sistem koordinat permukaan bumi yang selanjutnya dapat digunakan dalam pembuatan peta (Amelia, 2018). Rektifikasi dilakukan pada peta struktur ruang rencana jaringan prasarana lainnya dalam bentuk *image*, kemudian ditampilkan dengan *shapefile* administrasi dan jalur koridor penelitian. Dihasilkan visualisasi yang menunjukkan posisi koridor penelitian terhadap rencana struktur ruang RDTRK.



Sumber: Hasil Analisis, 2026

Gambar 4. 1 Peta Kesesuaian Kondisi Eksisting dengan RDTRK Perkotaan Demak

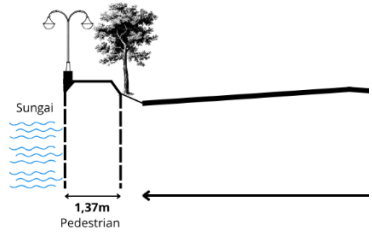
Dari hasil pertampalan menunjukkan bahwa koridor jalur pejalan kaki pada kawasan penelitian termasuk dalam wilayah perencanaan RDTR Kawasan Perkotaan Demak. Namun, terdapat gap implementasi pada aspek fisik trotoar seperti permukaan, fasilitas pendukung hingga hambatan fisik. Fenomena ini juga dikaji dalam penelitian (Sangaji et al., 2025), dimana sebagian besar kota hanya mementingkan ketersediaan jalur pejalan kaki untuk memenuhi kebutuhan ruang publik tanpa memperhatikan standar kelayakan dan kenyamanan pejalan kaki. Kondisi ini akhirnya mengurangi minat masyarakat, sehingga strategi pengembangan ini diharapkan dapat menjadi masukan dalam mendukung implementasi program pengembangan, peningkatan dan pemeliharaan jalur pejalan kaki di Kecamatan Demak

4.2 Identifikasi Geometri Jalur Pejalan Kaki

Identifikasi geometri dilakukan pada lebar efektif trotoar, jenis perkerasan trotoar serta hambatan yang ada disepanjang trotoar untuk mengetahui gambaran dari kondisi fisik fasilitas pejalan kaki. Hal tersebut menjadi salah satu faktor penting dalam menilai tingkat pelayanan dan fungsi jalur pedestrian dalam suatu kawasan. Berikut rincian geometri jalur pejalan kaki pada tiga koridor jalan yang terbagi menjadi 7 segmen.

Tabel 4. 1 Geometri Jalur Pejalan Kaki Wilayah Studi

Wilayah Studi	Klasifikasi Jalan	Lebar Efektif Trotoar (m)	Lebar Eksisting Trotoar (m)	Material Permukaan Jalur	Penampang Jalur Pedestrian
Segmen 1: Jl. Sultan Fatah	Kolektor	2-2,75 m	1,62 m	Keramik	
Segmen 2: Jl. Sultan Fatah	Kolektor	2-2,75 m	1,37 m	Keramik	
Segmen 3: Jl. Sultan Fatah	Kolektor	2-2,75 m	1,41 m	Keramik	
Segmen 4: Jl. Sultan Fatah	Kolektor	2-2,75 m	1,47 m	Keramik	
Segmen 5: Jl. Bhayangkara Baru	Lokal	1,9 m	1,62 m	Keramik	
Segmen 6: Jl. Bhayangkara Baru	Lokal	1,9 m	1,55 m	Keramik	

Segmen 7: Jl. Kyai Singkil	Lokal	1,9 m	1,37 m	Keramik	
-------------------------------	-------	-------	--------	---------	---

Sumber: *Survey Primer 2026 dan SE Kementerian PUPR No. 18/2023 tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*

Kondisi geometri dari ketiga koridor jalur pejalan kaki memiliki karakteristik yang berbeda, mulai dari pertemuan Jl. Sultan Fatah dengan Jl. Bhayangkari baru dan Jl. Kyai Singkil. Koridor Jalan Sultan Fatah masuk dalam tipe jalan 4 lajur 2 arah terbagi yang merupakan jalan kabupaten dengan klasifikasi jalan kolektor. Jalan ini memiliki fungsi untuk menghubungkan antar pusat kegiatan serta berfungsi menjadi jalan umum untuk melayani angkutan setempat dengan perjalanan jarak dekat serta kecepatan rata-rata rendah. Jalur pedestrian pada koridor Jalan Sultan Fatah ini dibagi menjadi 4 segmen, pada segmen 1 dengan lebar 1,62 meter, segmen 2 dengan lebar 1,37 meter, segmen 3 dengan lebar 1,41 meter dan segmen 4 dengan lebar 1,47 meter. Dari hasil pengukuran lebar eksisting jalur pejalan kaki pada koridor Jalan Sultan Fatah, seluruh segmen belum memenuhi lebar efektif jalur pejalan kaki sesuai dengan standar yang berlaku. Lebar efektif jalur pejalan kaki ini telah diatur berdasarkan kebutuhan pengguna untuk saling berpapasan ataupun sedang membawa barang. Sehingga hal tersebut secara tidak langsung memengaruhi karakteristik pedestrian pada jalur tersebut. Selain itu, penggunaan material dari keempat segmen juga sama yaitu keramik, pemilihan material ini memiliki kelebihan dan kekurangan yang perlu diperhatikan.

Pada koridor Jalan Bhayangkara Baru masuk dalam tipe jalan 2 lajur 2 arah tak terbagi atau tanpa median jalan, dengan klasifikasi jalan lokal. Jalan ini menjadi akses utama penduduk dalam melakukan aktivitas sehari-hari yang menghubungkan antar permukiman dengan fasilitas umum. Jalur pedestrian pada koridor Jalan Sultan Fatah ini dibagi menjadi 2 segmen, pada segmen 1 dengan lebar 1,62 meter dan segmen 2 dengan lebar 1,55 meter. Kedua koridor jalan tersebut juga menggunakan material yang sama yaitu keramik. Dari hasil pengukuran lebar eksisting jalur pejalan kaki pada koridor Jalan Bhayangkara Baru belum memenuhi lebar efektif jalur pejalan kaki sesuai dengan standar yang berlaku. Sedangkan untuk koridor Jalan Kyai Singkil dengan lebar 1,37 meter juga belum memenuhi lebar efektif jalur pejalan kaki.

4.3 Analisis Level of Service/LOS

Analisis *level of service* dilakukan untuk menilai tingkat pelayanan trotoar berdasarkan pada kebebasan pejalan kaki dalam melakukan pergerakan, baik dengan kecepatan normal, lebih lambat atau bergerak berlawanan arah. Perhitungan membutuhkan data jumlah pejalan kaki yang melintas pada tiap segmen di sepanjang jalur pejalan kaki dan waktu tempuh yang dihabiskan selama berada di jalur pejalan kaki. Pengambilan data dilakukan pada dua waktu yang berbeda untuk memahami perbedaan pola arus pejalan kaki dan merepresentasikan terhadap kondisi nyata di lapangan.

a. Weekday (Senin-Jumat)

Pengambilan waktu pengamatan *weekday* dilakukan pada hari kerja dengan tiga waktu yang berbeda yaitu pagi, siang dan sore. Data jumlah pejalan kaki dilakukan dengan *traffic counting* pada tiap segmen. Berikut rekapitulasi volume pejalan kaki *weekday*.

Tabel 4. 2 Jumlah Pejalan Kaki Weekday

Wilayah Studi	Jumlah Pejalan Kaki (orang)								
	07.00 - 08.00			12.00 - 13.00			16.00 – 17.00		
	L	P	Jumlah	L	P	Jumlah	L	P	Jumlah
Segmen 1: Jl. Sultan Fatah	17	23	40	13	13	26	18	12	30
Segmen 2: Jl. Sultan Fatah	15	25	40	8	10	18	21	15	36
Segmen 3: Jl. Sultan Fatah	21	25	46	8	15	23	20	14	34
Segmen 4: Jl. Sultan Fatah	15	22	37	12	13	25	23	19	42
Segmen 5: Jl. Bhayangkara Baru	19	21	40	27	35	62	26	30	56
Segmen 6: Jl. Bhayangkara Baru	18	25	43	33	37	70	33	23	56
Segmen 7: Jl. Kyai Singkil	19	26	45	10	14	24	17	25	42
Total	124	167	291	111	137	248	158	138	296

Sumber: *Survey Primer, 2026*

Berdasarkan hasil pengamatan, volume pengguna trotoar pada hari kerja (senin-jumat) didominasi dengan jenis kelamin wanita sejumlah 442 orang dari total keseluruhan 835 orang. Hal ini menunjukkan proporsi pengguna jalur pejalan kaki wanita lebih tinggi dibanding laki-laki pada hari kerja. Terutama pada jam padat (*peak hour*), pengguna pejalan kaki wanita cenderung lebih tinggi karena mereka memilih berjalan kaki yang lebih mudah diakses dibanding menggunakan kendaraan. Keberadaan fasilitas umum dan perkantoran juga menjadi salah satu faktor tingginya volume pejalan kaki pada

waktu tersebut. Volume pejalan kaki tertinggi terdapat di segmen 6 pada waktu siang hari mulai pukul 12.00-13.00 dengan jumlah pengguna mencapai 70 orang. Hal ini dikarenakan pada waktu tersebut dimana para pegawai maupun masyarakat umum memanfaatkan untuk mencari makan, beribadah atau memenuhi kebutuhan lainnya. Dominasi pejalan kaki wanita

b. *Weekend* (Sabtu-Minggu)

Pengambilan waktu pengamatan *weekend* dilakukan pada hari minggu dengan tiga waktu yang berbeda yaitu pagi, siang dan sore. Data jumlah pejalan kaki dilakukan dengan *traffic counting* pada tiap segmen. Berikut rekapitulasi volume pejalan kaki *weekend*.

Tabel 4. 3 Jumlah Pejalan Kaki *Weekend*

Wilayah Studi	Jumlah Pejalan Kaki (orang)								
	07.00 - 08.00			12.00 - 13.00			16.00 – 17.00		
	L	P	Jumlah	L	P	Jumlah	L	P	Jumlah
Segmen 1: Jl. Sultan Fatah	33	29	62	8	5	13	27	23	50
Segmen 2: Jl. Sultan Fatah	26	35	61	7	8	15	28	20	48
Segmen 3: Jl. Sultan Fatah	29	22	51	6	7	13	35	31	66
Segmen 4: Jl. Sultan Fatah	25	17	42	6	7	13	32	21	53
Segmen 5: Jl. Bhayangkara Baru	53	42	95	8	12	20	37	27	64
Segmen 6: Jl. Bhayangkara Baru	67	54	121	9	13	22	35	24	59
Segmen 7: Jl. Kyai Singkil	23	17	40	6	5	11	28	21	49
Total	256	216	472	50	57	107	222	167	389

Sumber: *Survey Primer, 2026*

Berdasarkan hasil pengamatan, volume pengguna trotoar pada hari libur (sabtu-minggu) didominasi dengan jenis kelamin laki-laki sejumlah 528 orang dari total keseluruhan 968 orang. Hal ini menunjukkan perbedaan antara hari kerja dengan hari libur, dimana intensitas pejalan kaki laki-laki pada hari libur cenderung lebih tinggi. Tingginya pengguna laki-laki disebabkan oleh adanya aktivitas fisik dan hobi di ruang terbuka oleh masyarakat, seperti kegiatan olahraga baik jalan santai ataupun *jogging* yang lebih sering dilakukan oleh laki-laki dalam menjaga kebugaran. Selain itu, keberadaan pedagang kaki lima (PKL) pada akhir pekan juga menarik masyarakat

untuk berjalan kaki sembari berbelanja sehingga meningkatkan volume pejalan kaki pada akhir pekan. Jalur pejalan kaki tidak hanya berfungsi sebagai sarana berjalan kaki, tetapi juga dapat dimanfaatkan untuk aktivitas rekreasi.

Tingkat pelayanan (LOS) dihitung menggunakan lima variabel menurut *Highway Capacity Manual*, sebagai berikut:

4.3.1 Analisis Arus Pejalan Kaki

Arus pejalan kaki dihitung pada tiap segmennya berdasarkan jumlah pejalan kaki yang melintasi sepanjang koridor trotoar. Arus pejalan kaki diukur dalam satuan pejalan kaki/meter/menit. Berikut tahasil perhitungan arus pedestrian pada tiap segmennya.

Tabel 4. 4 Hasil Perhitungan Arus Pejalan Kaki (ped/m/mnt)

Segmen	Waktu	Weekday			Weekend		
		JP	Arus (Q)	TP	JP	Arus (Q)	TP
Segmen 1: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	40	0,60	A	62	0,92	A
	12.00-13.00	26	0,39	A	13	0,19	A
	16.00-17.00	30	0,45	A	50	0,74	A
Segmen 2: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	40	0,77	A	61	1,17	A
	12.00-13.00	18	0,34	A	15	0,29	A
	16.00-17.00	36	0,69	A	48	0,92	A
Segmen 3: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	46	0,84	A	51	0,93	A
	12.00-13.00	23	0,42	A	13	0,24	A
	16.00-17.00	34	0,62	A	66	1,21	A
Segmen 4: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	37	0,64	A	42	0,72	A
	12.00-13.00	25	0,43	A	13	0,22	A
	16.00-17.00	42	0,72	A	53	0,91	A
Segmen 5: Jl. Bhayangkara Baru	06.00-07.00	40	0,60	A	95	1,41	A
	12.00-13.00	62	0,92	A	20	0,30	A
	16.00-17.00	56	0,83	A	64	0,95	A
Segmen 6: Jl. Bhayangkara Baru	06.00-07.00	43	0,68	A	121	1,92	A
	12.00-13.00	70	1,11	A	22	0,35	A
	16.00-17.00	56	0,89	A	59	0,94	A
Segmen 7: Jl. Kyai Singkil	06.00-07.00	45	0,86	A	40	0,77	A
	12.00-13.00	24	0,46	A	11	0,21	A
	16.00-17.00	42	0,80	A	49	0,94	A

Sumber: Hasil Analisis, 2026

Berdasarkan hasil perhitungan terlihat bahwa terdapat perbedaan arus antara *weekday* dan *weekend*, dimana arus pada akhir pekan lebih besar dibanding hari kerja. Arus paling tinggi pada *weekday* yaitu sebesar 1,11 ped/m/mnt atau setara dengan satu orang tiap meter dan tiap menit yang terjadi di segmen 6 pada siang hari pukul 12.00-13.00. Sedangkan pada akhir pekan (*weekend*), arus paling tinggi mencapai 1,92 ped/m/mnt atau setara dengan dua orang pada pagi hari pukul 06.00-07.00 yang terjadi di segmen 6. Tingginya arus pejalan kaki juga terjadi pada pagi hari di akhir pekan yaitu pada segmen 5 dan segmen 2 sebesar 1,41 ped/m/mnt dan 1,21 ped/m/mnt atau setara dengan dua orang. Arus pejalan kaki memuncak pada pagi hari dan sore hari dimana kondisi cuaca yang teduh dan beberapa faktor lain seperti ishoma pegawai pada hari kerja maupun aktivitas olahraga pagi hari saat akhir pekan yang mendorong individu untuk melakukan perjalanan dengan berjalan kaki. Dari seluruh segmen yang telah diidentifikasi, jalur pejalan kaki masuk dalam klasifikasi tingkat pelayanan A berdasarkan Permen PU No. 03/PRT/M/2014.

4.3.2 Analisis Kecepatan Pejalan Kaki

Kecepatan pejalan kaki dihitung dari waktu rata-rata yang ditempuh tiap pengguna jalur pejalan kaki saat melintasi trotoar pada jarak tertentu dengan teknik manual dan *stopwatch* atau alat pengukur waktu (Irawan et al., 2025). Tingkat kecepatan dipengaruhi oleh arus pejalan kaki, dimana tingginya volume pejalan kaki maka kecepatan berjalan lebih rendah dan begitu sebaliknya. Berikut tabel hasil perhitungan kecepatan pedestrian pada tiap segmennya.

Tabel 4. 5 Hasil Perhitungan Kecepatan Pejalan Kaki (m/mnt)

Segmen	Waktu	Weekday			Weekend		
		T	Kecepatan (V)	TP	T	Kecepatan (V)	TP
Segmen 1: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	3,42	87,72	A	3,19	94,04	A
	12.00-13.00	3,33	90,09	A	3,12	96,15	A
	16.00-17.00	4,07	73,71	B	3,15	95,24	A
Segmen 2: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	3,42	84,28	A	3,23	89,16	A
	12.00-13.00	3,29	87,54	A	2,34	123,29	A
	16.00-17.00	3,51	82,05	A	2,80	102,86	A
Segmen 3: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	4,32	108,33	A	4,22	110,90	A
	12.00-13.00	4,18	111,96	A	3,39	138,05	A
	16.00-17.00	4,15	112,77	A	4,32	108,33	A

Segmen	Waktu	Weekday			Weekend		
		T	Kecepatan (V)	TP	T	Kecepatan (V)	TP
Segmen 4: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	4,30	120,23	A	4,03	128,29	A
	12.00-13.00	4,21	122,80	A	4,28	120,79	A
	16.00-17.00	4,12	125,49	A	4,13	125,18	A
Segmen 5: Jl. Bhayangkara Baru	06.00-07.00	5,11	115,07	A	4,58	128,38	A
	12.00-13.00	5,02	117,13	A	4,41	133,33	A
	16.00-17.00	5,29	111,15	A	5,09	115,61	A
Segmen 6: Jl. Bhayangkara Baru	06.00-07.00	5,10	116,47	A	4,57	129,98	A
	12.00-13.00	5,03	118,09	A	4,39	135,31	A
	16.00-17.00	5,05	117,62	A	5,04	117,86	A
Segmen 7: Jl. Kyai Singkil	06.00-07.00	6,20	116,77	A	4,45	162,70	A
	12.00-13.00	5,21	139,02	A	5,07	142,80	A
	16.00-17.00	5,38	134,60	A	4,55	159,12	A

Sumber: Hasil Analisis, 2026

Berdasarkan hasil perhitungan didapatkan kecepatan pejalan kaki yang melintasi tiap koridor trotoar di kawasan Kecamatan Demak. Kecepatan rata-rata pedestrian pada hari kerja di seluruh segmen sebesar 109 m/mnt sedangkan pada akhir pekan sebesar 121 m/mnt. Berdasarkan kriteria *Level of Service* (LOS), seluruh segmen masuk dalam kategori A dimana pedestrian dapat berjalan dengan kecepatan standar tanpa mengganggu dan terganggu oleh pedestrian lainnya berdasarkan Permen PU No. 03/PRT/M/2014. Tiap individu yang melintasi koridor trotoar di kawasan penelitian ini dapat menentukan kecepatan berjalan tanpa adanya konflik antar pejalan kaki.

4.3.3 Analisis Kepadatan (density) Pejalan Kaki

Kepadatan pejalan kaki adalah jumlah pejalan kaki di satu ruang pada jarak dan waktu tertentu. Kepadatan pejalan kaki didapat dari hasil survey arus dan kecepatan pedestrian kemudian dirumuskan dalam satuan pejalan kaki/meter persegi. Namun sebelum melakukan perhitungan kepadatan, dilakukan perhitungan kecepatan rata-rata ruang terlebih dahulu. Kecepatan rata-rata ruang yaitu rata-rata waktu yang ditempuh oleh seluruh pengguna pejalan kaki yang melintas pada koridor yang diamati. Kepadatan pejalan kaki berhubungan erat dengan kecepatan rata-rata ruang karena adanya interaksi antar individu yang terjadi di jalur pejalan kaki. Berikut tabel hasil perhitungan kecepatan rata-rata ruang dan kepadatan pedestrian pada tiap segmennya.

Tabel 4. 6 Hasil Perhitungan Kepadatan Pejalan Kaki (ped/m²)

Segmen	Waktu	Kecepatan Rata Ruang (Vs)		Kepadatan (D)	
		<i>Weekday</i>	<i>Weekend</i>	<i>Weekday</i>	<i>Weekend</i>
Segmen 1: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	3,51	5,83	0,170	0,158
	12.00-13.00	2,34	1,25	0,165	0,155
	16.00-17.00	2,21	4,76	0,202	0,156
Segmen 2: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	3,37	5,44	0,227	0,215
	12.00-13.00	1,58	1,85	0,219	0,155
	16.00-17.00	2,95	4,94	0,233	0,186
Segmen 3: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	4,98	5,66	0,169	0,165
	12.00-13.00	2,58	1,79	0,164	0,133
	16.00-17.00	3,83	7,15	0,162	0,169
Segmen 4: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	4,45	5,39	0,143	0,134
	12.00-13.00	3,07	1,57	0,140	0,142
	16.00-17.00	5,27	6,63	0,137	0,137
Segmen 5: Jl. Bhayangkara Baru	06.00-07.00	4,60	12,20	0,129	0,116
	12.00-13.00	7,26	2,67	0,127	0,112
	16.00-17.00	6,22	7,40	0,134	0,129
Segmen 6: Jl. Bhayangkara Baru	06.00-07.00	5,01	15,73	0,136	0,122
	12.00-13.00	8,27	2,98	0,134	0,117
	16.00-17.00	6,59	6,95	0,135	0,135
Segmen 7: Jl. Kyai Singkil	06.00-07.00	5,25	6,51	0,164	0,118
	12.00-13.00	3,34	1,57	0,138	0,134
	16.00-17.00	5,65	7,80	0,142	0,120

Sumber: Hasil Analisis, 2026

Berdasarkan hasil perhitungan, diperoleh data kecepatan rata-rata ruang untuk mengetahui angka kepadatan pejalan kaki tiap segmennya. Angka kepadatan pada hari kerja paling tinggi mencapai 0,233 ped/m², sedangkan pada akhir pekan sebesar 0,215 ped/m². Jika kepadatan pejalan kaki meningkat, maka ruang yang tersedia menjadi lebih terbatas karena pejalan kaki harus memperhatikan jarak antar individu untuk menghindari terjadinya konflik ketika berjalan. Tingginya kepadatan pejalan kaki akan membuat individu memperlambat kecepatan berjalannya sehingga mampu memperpanjang waktu perjalanan.

4.3.4 Analisis Ruang (*space*) Pejalan Kaki

Ruang pejalan kaki menjadi hak bagi pejalan kaki untuk dapat bergerak melintasi trotoar secara bebas dan dengan keadaan nyaman. Analisis ruang pejalan kaki untuk tiap individu merupakan luas area rata-rata yang tersedia pada suatu trotoar (Lubis et al., 2023). Ruang pejalan kaki berbanding terbalik dengan kepadatan pejalan kaki, dimana tingginya kepadatan pejalan kaki maka semakin terbatas ruang yang tersedia bagi tiap pengguna jalur pejalan kaki. Berikut tabel hasil perhitungan ruang pedestrian pada tiap segmennya.

Tabel 4. 7 Hasil Perhitungan Ruang Pejalan Kaki (m²/ped)

Segmen	Waktu	Ruang Pejalan Kaki (S)			
		<i>Weekday</i>	TP	<i>Weekend</i>	TP
Segmen 1: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	5,89	B	6,32	B
	12.00-13.00	6,05	B	6,46	B
	16.00-17.00	4,95	B	6,40	B
Segmen 2: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	4,40	B	4,65	B
	12.00-13.00	4,57	B	6,44	B
	16.00-17.00	4,28	B	5,37	B
Segmen 3: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	5,92	B	6,06	B
	12.00-13.00	6,11	B	7,54	B
	16.00-17.00	6,16	B	5,92	B
Segmen 4: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	7,00	B	7,47	B
	12.00-13.00	7,15	B	7,03	B
	16.00-17.00	7,30	B	7,29	B
Segmen 5: Jl. Bhayangkara Baru	06.00-07.00	7,73	B	8,63	B
	12.00-13.00	7,87	B	8,96	B
	16.00-17.00	7,47	B	7,77	B
Segmen 6: Jl. Bhayangkara Baru	06.00-07.00	7,34	B	8,19	B
	12.00-13.00	7,44	B	8,52	B
	16.00-17.00	7,41	B	7,43	B
Segmen 7: Jl. Kyai Singkil	06.00-07.00	6,10	B	8,49	B
	12.00-13.00	7,26	B	7,45	B
	16.00-17.00	7,03	B	8,31	B

Sumber: Hasil Analisis, 2026

Berdasarkan hasil perhitungan ruang pejalan kaki, ruang berjalan terbesar terdapat di hari kerja yaitu mencapai 9,61 m²/ped yang terjadi pada pagi hari di segmen 5 dan di akhir pekan yaitu sebesar 8,96 m²/ped. Ruang berjalan pedestrian pada akhir pekan lebih

kecil dibanding saat hari kerja karena minat masyarakat untuk berjalan kaki pada akhir pekan semakin meningkat. Hal ini sesuai dengan hasil kepadatan pada pembahasan sebelumnya dimana semakin tinggi angka kepadatan maka semakin berkurang ruang berjalan bagi pedestrian. Hasil perhitungan menunjukkan tingkat pelayanan ruang masuk dalam kriteria B, kondisi ini menunjukkan kualitas trotoar yang mampu memberikan kondisi nyaman bagi penggunaannya. Semakin besar ruang berjalan bagi pedestrian maka semakin kecil terjadinya konflik antar pengguna trotoar.

4.3.5 Analisis Rasio Pejalan Kaki

Rasio pejalan kaki merupakan perbandingan antara volume pejalan kaki yang melintas tiap koridor trotoar dengan kapasitasnya. Berdasarkan *Highway Capacity Manual* 2000 dan Permen PU No. 03/PRT/M/2014 untuk ketentuan kapasitas maksimum jalur pejalan kaki yaitu sebesar 75 pejalan kaki/menit. Berikut tabel hasil perhitungan rasio pedestrian pada tiap segmennya.

Tabel 4. 8 Hasil Perhitungan Rasio Pejalan Kaki

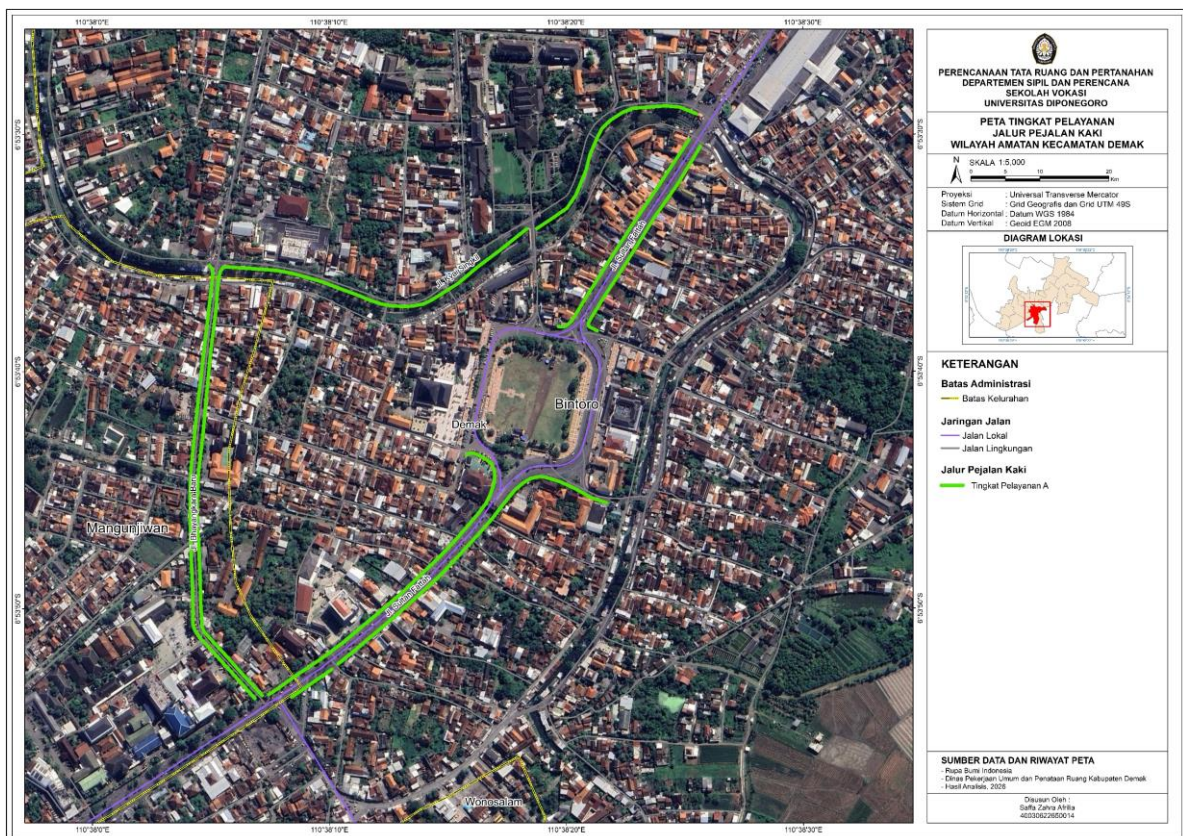
Segmen	Waktu	Rasio Pejalan Kaki (r)			
		<i>Weekday</i>	TP	<i>Weekend</i>	TP
Segmen 1: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	0,008	A	0,012	A
	12.00-13.00	0,005	A	0,003	A
	16.00-17.00	0,006	A	0,010	A
Segmen 2: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	0,010	A	0,016	A
	12.00-13.00	0,005	A	0,004	A
	16.00-17.00	0,009	A	0,012	A
Segmen 3: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	0,011	A	0,012	A
	12.00-13.00	0,006	A	0,003	A
	16.00-17.00	0,008	A	0,016	A
Segmen 4: Jl. Sultan Fatah	06.00-07.00	0,008	A	0,010	A
	12.00-13.00	0,006	A	0,003	A
	16.00-17.00	0,010	A	0,012	A
Segmen 5: Jl. Bhayangkara Baru	06.00-07.00	0,008	A	0,019	A
	12.00-13.00	0,012	A	0,004	A
	16.00-17.00	0,011	A	0,013	A
Segmen 6: Jl. Bhayangkara Baru	06.00-07.00	0,009	A	0,026	A
	12.00-13.00	0,015	A	0,005	A
	16.00-17.00	0,012	A	0,012	A

Segmen	Waktu	Rasio Pejalan Kaki (r)			
		Weekday	TP	Weekend	TP
Segmen 7: Jl. Kyai Singkil	06.00-07.00	0,011	A	0,010	A
	12.00-13.00	0,006	A	0,003	A
	16.00-17.00	0,011	A	0,013	A

Sumber: Hasil Analisis, 2026

Berdasarkan hasil perhitungan rasio pejalan kaki di seluruh segmen trotoar menunjukkan tingkat pelayanan dalam kategori A dengan nilai rasio $<0,8$ pada tiap segmennya. Dimana pejalan kaki dapat berjalan dengan nyaman tanpa adanya konflik dengan pengguna lainnya dan tetap mampu memilih arah berjalan dengan bebas.

Berdasarkan hasil analisis *Level of Service* yang telah dilakukan sebelumnya yang mengacu pada *Highway Capacity Manual 2000* dan Permen PU No. 03/PRT/M/2014, diperoleh tingkat pelayanan A pada seluruh segmen koridor pejalan kaki di kawasan Kecamatan Demak yang divisualisasikan pada peta sebagai berikut.



Sumber: Hasil Analisis, 2026

Gambar 4. 2 Peta Tingkat Pelayanan Jalur Pejalan Kaki pada Wilayah Amatan

Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki di koridor jalan Kecamatan Demak, beberapa segmen termasuk dalam kategori A dan B. Hal ini menunjukkan bahwa jalur ini memiliki tingkat kualitas pelayanan yang baik. Arus paling tinggi pedestrian pada hari kerja sebesar 1,11 ped/m/mnt dan pada akhir pekan sebesar 1,92 ped/m/mnt. Kecepatan waktu berjalan tiap individu pada hari kerja di seluruh segmen sebesar 200 m/mnt sedangkan pada akhir pekan sebesar 165 m/mnt. Untuk angka kepadatan pada hari kerja sebesar 0,039 ped/m², sedangkan angka kepadatan pada akhir pekan mencapai 0,111 ped/m². Ruang berjalan terbesar pada hari kerja yaitu mencapai 25,83 m²/ped dan di akhir pekan yaitu sebesar 19,83 m²/ped. Kondisi tersebut menunjukkan adanya hubungan antara seluruh variabel, dimana semakin tinggi arus dan kepadatan pejalan kaki maka kecepatan berjalan cenderung menurun serta ruang gerak pejalan kaki semakin berkurang. Sebaliknya jika arus dan kepadatan pejalan kaki rendah maka kecepatan berjalan meningkat.

Dari seluruh perhitungan, diperoleh nilai rasio pejalan kaki di seluruh segmen dalam kategori A dengan nilai rasio <0,8. Hal ini berarti jalur pejalan kaki mampu memberikan ruang yang cukup bagi pejalan kaki untuk memilih kecepatannya secara bebas. Selain itu juga dapat memberikan pelayanan yang baik dalam segala kegiatan mobilisasi masyarakat serta mendorong aktivitas ekonomi yang berada di sepanjang koridor jalur pejalan kaki. Namun, penilaian tingkat pelayanan kategori A yang mengacu pada *Highway Capacity Manual* belum cukup memadai untuk memberikan arahan pengembangan karena hanya menitikberatkan parameter teknis.

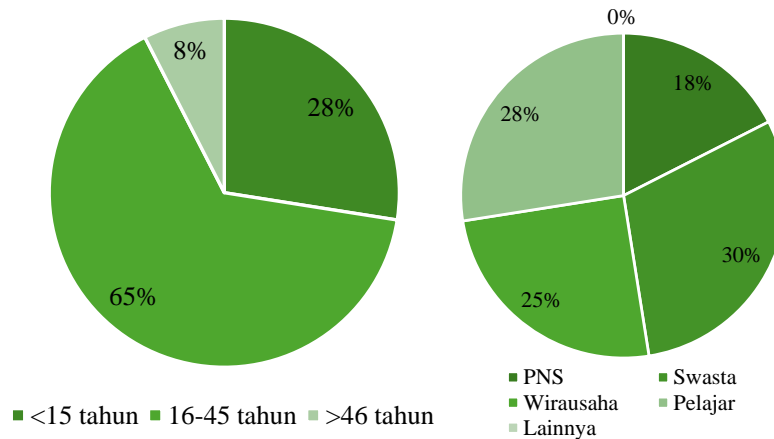
4.4 Analisis Kualitas Jalur Pejalan Kaki

Analisis kualitas jalur pejalan kaki dilakukan untuk menilai kondisi jalur pedestrian dalam memberikan pelayanan berdasarkan persepsi masyarakat atau tiap individu yang menggunakan jalur pedestrian. Kualitas pejalan kaki dilihat dari kemampuan pengguna dalam melakukan aktivitasnya terutama berjalan dengan kenyamanan dan keamanan yang terjamin (Nugraha & Kurniawan, 2025). Karakteristik dimensi tubuh seperti tinggi, berat dan ukuran badan juga mempengaruhi kualitas jalur pejalan kaki dalam memberikan kebutuhan ruang untuk bergerak. Dimensi tubuh manusia berperan penting dalam perencanaan dan penilaian ruang jalur pejalan kaki. Penilaian kualitas jalur pejalan kaki memperhatikan beberapa aspek yang akan dijelaskan sebagai berikut.

4.4.1 Aktivitas Pengguna

Pada jalur pejalan kaki tidak terlepas dari kegiatan berjalan di sepanjang koridor jalur pejalan kaki bagi tiap individu. Penggunaan ruang pejalan kaki menjadi lebih berkualitas

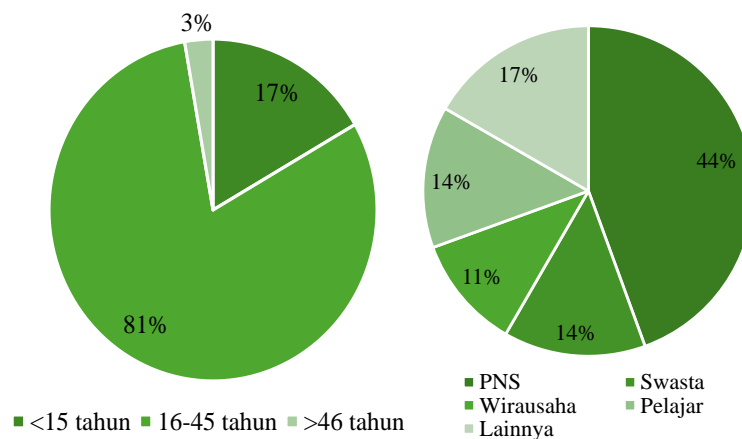
jika menarik lebih banyak aktivitas oleh pengunjung, terdapat keseimbangan antara pengunjung pria dan wanita serta dari berbagai usia. Karakteristik pengguna pejalan kaki terdiri dari jenis kelamin, usia pejalan kaki, pekerjaan pejalan kaki dan kelompok pejalan kaki. Karakteristik tersebut memengaruhi pola perjalanan (asal-tujuan) pejalan kaki. Berikut karakteristik pengguna pejalan kaki pada tiap koridor.



Sumber: Hasil Analisis, 2026

Gambar 4. 3 Karakteristik Pengguna Jalur Pedestrian pada Koridor Jalan Sultan Fatah

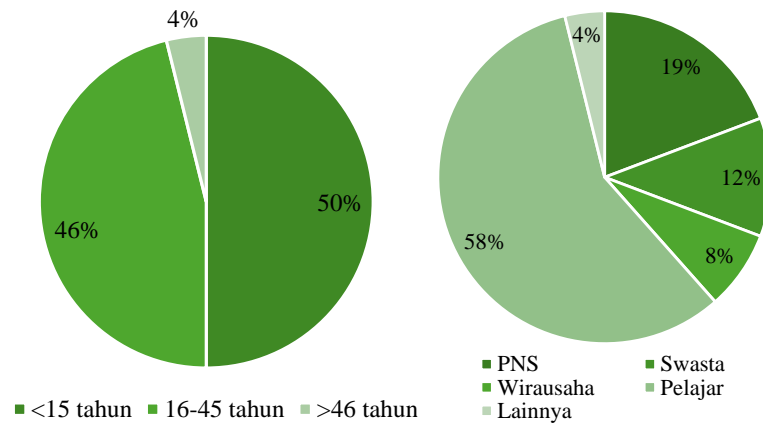
Berdasarkan diagram tersebut, pada koridor jalan sultan fatah dapat diketahui bahwa segmen 1 hingga segmen 4, didominasi oleh pejalan kaki dengan usia dewasa yaitu usia 16-45 tahun sebesar 66%, usia ini menunjukkan usia produktif yang sudah bekerja. Kondisi tersebut didukung dengan adanya pertokoan disepanjang koridor jalan sultan fatah dan termasuk jalur yang menuju ke pasar tradisional, sehingga ramainya jalur didominasi oleh pekerja wirausaha dan pegawai swasta. Untuk presentase pengguna dengan usia <15 tahun sebesar 28%, usia ini merupakan usia pelajar. Hal ini dikarenakan pada koridor jalan sultan fatah juga menjadi akses menuju ke beberapa fasilitas pendidikan.



Sumber: Hasil Analisis, 2026

Gambar 4. 4 Karakteristik Pengguna Jalur Pedestrian pada Koridor Jalan Bhayangkara Baru

Pada koridor jalan bhayangkara baru terdapat 2 segmen, yaitu segmen 5 dan segmen 7. Berdasarkan diagram tersebut, pada jalur bhayangkara baru didominasi dengan usia produktif 16-45 tahun pada koridor jalan bhayangkara baru lebih tinggi dibanding pada jalan sultan fatah, yaitu mencapai 80% dengan dominasi pekerjaan sebagai PNS. Hal ini dikarenakan koridor jalan bhayangkara baru termasuk dalam pusat pemerintahan sehingga terdapat banyak kantor pemerintahan daerah. Para pekerja seringkali menggunakan jalur pejalan kaki pada jam istirahat kerja.

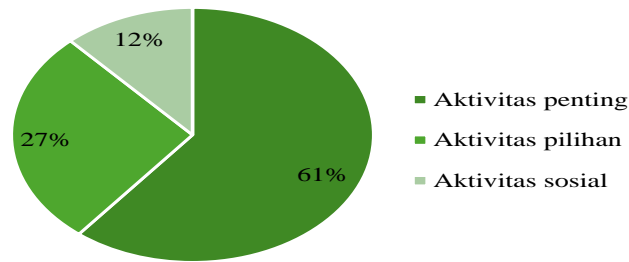


Sumber: Hasil Analisis, 2026

Gambar 4. 5 Karakteristik Pengguna Jalur Pedestrian pada Koridor Jalan Kyai Singkil

Pada koridor jalan kyai singkil hanya terdapat 1 segmen dengan jalur paling panjang dibanding koridor lain. Dari hasil kuesioner, diketahui bahwa pejalan kaki pada koridor jalan kyai singkil didominasi dengan usia <15 tahun sebesar 50% yang termasuk usia non produktif atau usia pelajar. Sehingga hal ini memengaruhi presentase pekerjaan sebagai pelajar yaitu mencapai 58%. Dominasi pelajar menjadikan jalur ini digunakan untuk mobilitas menuju maupun pulang dari sekolah.

Menurut Gehl (1971), aktivitas orang pada luar ruang dibagi menjadi tiga jenis kegiatan utama, yaitu aktivitas penting, aktivitas pilihan dan aktivitas sosial. Aktivitas penting merupakan kegiatan rutin yang selalu dilakukan oleh manusia, seperti pergi berdagang ke pasar, siswa berangkat sekolah, pekerja pergi ke kantor, dan sebagainya. Aktivitas pilihan yaitu kegiatan yang dilakukan dengan melihat kondisi lingkungan terlebih dahulu, seperti kegiatan rekreasi, berolahraga, jalan santai, dan sebagainya. Sedangkan aktivitas sosial merupakan kegiatan yang bergantung pada kehadiran orang lain saat di luar ruang, seperti pertandingan olahraga, diskusi, jual beli, dan sebagainya (Revina & Khadiyanto, 2019). Berikut presentase aktivitas pengguna jalur pedestrian di kawasan Kecamatan Demak.



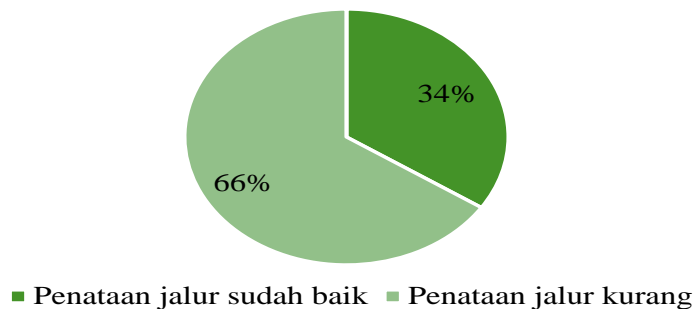
Sumber: Hasil Analisis, 2026

Gambar 4. 6 Aktivitas Pengguna Jalur Pedestrian

Berdasarkan hasil kuesioner, aktivitas pejalan kaki pada seluruh segmen didominasi dengan aktivitas penting mencapai 61%. Aktivitas penting yang terjadi berupa aktivitas berjalan kaki pekerja, pelajar maupun ibu rumah tangga yang hendak menuju suatu lokasi fasilitas umum. Aktivitas pilihan sebesar 27% berupa kegiatan bersantai para pejalan kaki pada tempat duduk yang disediakan oleh para pedagang kaki lima disepanjang tepi trotoar dan kegiatan olahraga seperti *jogging*. Untuk aktivitas sosial yang terjadi pada jalur pejalan kaki sebesar 12% berupa kegiatan diskusi antar pedagang dan pembeli, diskusi antar pejalan kaki, serta kegiatan makan atau minum di jalur pejalan kaki.

4.4.2 Aspek Kenyamanan dan Keamanan

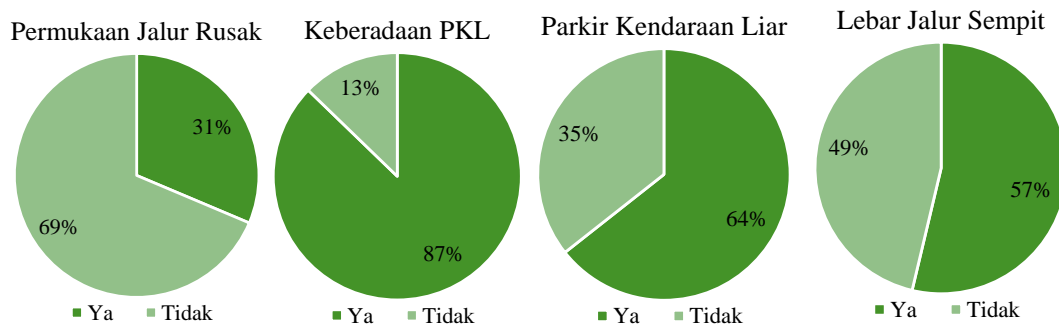
Aspek kenyamanan dan keamanan merupakan aspek utama dalam perencanaan jalur pedestrian. Perencanaan jalur pedestrian harus memberikan kemudahan bagi pengguna untuk mencapai tujuan dengan jarak yang singkat dan dapat memberikan rasa nyaman (Wicaksono et al., 2019). Data diperoleh dari penyebaran kuesioner untuk melihat presentase kenyamanan pejalan kaki terhadap penggunaan trotoar (Kurniawan et al., 2022). Namun, saat ini fungsi pedestrian mulai mengalami pergeseran dimana fungsi trotoar yang seharusnya digunakan untuk berjalan kaki tetapi dimanfaatkan untuk aktivitas lain yang tidak sesuai peruntukannya. Oleh karena itu, berikut hasil kuesioner berdasarkan persepsi pengguna jalur pejalan kaki di kawasan penelitian.



Sumber: Hasil Analisis, 2026

Gambar 4. 7 Presentase Persepsi Pengguna terkait Penataan Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan hasil kuesioner yang disebar, hanya sebesar 34% responden yang menyatakan bahwa kondisi jalur pejalan kaki dari segi penataan sudah baik. Sedangkan sebesar 66% responden menyatakan bahwa jalur pejalan kaki dari segi penataan masih kurang baik. Hal ini menurunkan minat berjalan kaki dan masyarakat cenderung menggunakan moda transportasi yang lain. Kondisi tersebut dipengaruhi oleh adanya beberapa hambatan yang bisa memengaruhi keamanan pengguna pejalan kaki dalam melakukan pergerakan, diantaranya sebagai berikut.



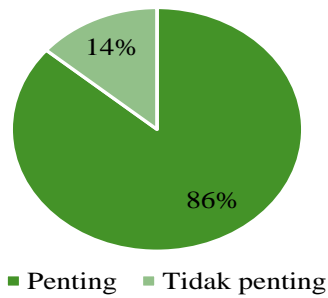
Sumber: Hasil Analisis, 2026

Gambar 4. 8 Presentase Hambatan Fisik pada Jalur Pejalan Kaki

Berdasarkan hasil penyebaran kuesioner, hambatan yang ditemui berada pada seluruh segmen jalur pejalan kaki. Sebanyak 87% responden menyatakan bahwa hambatan yang dihadapi adalah keberadaan pedang kaki lima (PKL) yang memanfaatkan sebagian ruang trotoar untuk aktivitas berdagang. Kondisi tersebut menyebabkan berkurangnya ruang gerak pejalan kaki sehingga mengganggu mobilitas pengguna. Selain itu, sebesar 64% responden menyatakan bahwa parkir liar juga menjadi hambatan fisik pada jalur pedestrian karena kendaraan yang berhenti di area trotoar menyebabkan pengguna berjalan pada badan jalan dekat dengan kendaraan bermotor. Kondisi tersebut meningkatkan resiko kecelakaan karena tidak terdapat pagar pemisah antara jalur pejalan kaki dengan jalan raya. Hambatan lainnya berupa lebar jalur yang sempit sebesar 49% serta kondisi permukaan jalur yang rusak sebesar 31%, permukaan yang rusak atau tidak rata karena akar pohon dapat menyebabkan pengguna tersandung yang menyebabkan cedera fisik.

4.4.3 Fasilitas Penunjang

Untuk mendukung aktivitas pengguna jalur pedestrian diperlukan ketersediaan sarana prasarana penunjang (Nurinaputri et al., 2022). Penyediaan prasarana didasarkan pada karakteristik fungsi jalan, penggunaan lahan, serta karakteristik sistem moda transportasi pada kawasan penelitian. Fasilitas tersebut diharapkan dapat memberikan kenyamanan, keamanan dan keselamatan bagi para pengguna.



Sumber: Hasil Analisis, 2026

Gambar 4. 9 Presentase Persepsi Pengguna terkait Ketersediaan Fasilitas Penunjang



Dari hasil sebaran kuesioner, sebanyak 86% responden menyatakan bahwa ketersediaan fasilitas pendukung di sepanjang jalur pejalan kaki sangat diperlukan. Fasilitas tersebut diantaranya pohon peneduh, pagar pengaman, lampu penerangan, tempat duduk, tempat sampah, marka/rambu penanda, halte, dan sejenisnya. Keberadaan fasilitas tersebut selain memberikan kenyamanan juga dapat menambah kesan estetika lingkungan.




a. Jalur hijau

Jalur hijau merupakan area memanjang berupa vegetasi baik tumbuh alami atau sengaja ditanam yang berfungsi untuk menyerap polutan gas dan partikel melalui proses penyerapan pada daun di wilayah perkotaan (Ayumna, 2021).

Berdasarkan hasil survei lapangan, terdapat beberapa segmen jalur pejalan kaki sudah terdapat jalur hijau dan tidak terdapat jalur hijau. Beberapa segmen diantaranya juga tidak sesuai dengan ketentuan lebar jalur hijau sebesar 1,5 meter berdasarkan Permen PU No. 03/PRT/M/2014. Berikut klasifikasi jalur hijau pada tiap segmennya.

Tabel 4. 9 Klasifikasi Jalur Hijau pada Jalur Pejalan Kaki

Segmen	Lebar Efektif Jalur Pejalan Kaki	Lebar Eksisting Jalur Hijau	Dokumentasi
Segmen 1	1,12 m	-	-
Segmen 2	0,87 m	-	-
Segmen 3	0,91 m	0,72 m	
Segmen 4	0,97 m	0,92 m	

Segmen 5	1,12 m	1 m	
Segmen 6	1,05 m	0,81 m	
Segmen 7	0,87 m	0,7 m	

Sumber: Hasil Analisis, 2026

Dari seluruh segmen, lebar jalur hijau tidak terdapat yang memenuhi peraturan yang ada. Pada koridor jalan sultan fatah, untuk segmen 1 dan segmen 2 tidak terdapat jalur hijau sedangkan untuk segmen 3 dan segmen 4 keberadaan jalur hijau hanya terdapat di sebagian ujung jalur pedestrian. Hal tersebut memengaruhi aspek estetika kawasan, sehingga diperlukan strategi pengembangan lebih lanjut.

b. Pelindung/peneduh

Pelindung/peneduh dapat berupa atap atau pohon peneduh yang disesuaikan dengan kondisi jalur. Sebanyak 41% responden berpendapat bahwa jalur pejalan kaki sudah memiliki pepohonan sebagai peneduh jalur.



Sumber: Survey Primer, 2026

Gambar 4. 10 Pelindung/peneduh Jalur Segmen 1 dan Segmen 7

Hal ini berarti masih terdapat banyak jalur yang belum terdapat pohon ataupun atap peneduh. Pada segmen 1 dan segmen 2 terdapat tiang peneduh, namun belum dimanfaatkan secara optimal karena tidak terdapat tanaman merambat sebagai penutup peneduh. Kondisi tersebut menyebabkan jalur pejalan kaki terasa panas terutama pada siang hari, sehingga masyarakat merasa enggan untuk berjalan kaki. Pada segmen 7, keberadaan pohon peneduh telah memberikan fungsi perlindungan dan kenyamanan yang optimal bagi pejalan kaki. Peneduh pada kawasan penelitian masih belum optimal dalam mendukung kenyamanan pejalan kaki.

c. Lampu penerangan

Lampu penerangan berperan penting dalam mendukung keamanan pejalan kaki, terutama pada malam hari. Penerangan yang baik, selain membantu meningkatkan visibilitas pejalan kaki untuk mengurangi risiko tindak kriminal juga menghidupkan suasana ruang publik pada malam hari sehingga tetap terasa ramai dan aktif digunakan. Terdapat 78% responden berpendapat bahwa jalur pejalan kaki yang mereka lalui sudah dilengkapi dengan penerangan yang memadai. Namun, terdapat satu jalur yaitu segmen 7 yang dinilai lampu penerangannya kurang optimal pada malam hari. Kondisi tersebut dapat dipengaruhi oleh jarak antar lampu yang terlalu jauh, intensitas cahaya yang kurang memadai, maupun tertutupnya pencahayaan oleh vegetasi di sekitar jalur.



Sumber: *Survey Primer, 2026*

Gambar 4. 11 Lampu Penerangan Segmen 7

d. Pagar pengaman

Pagar pengaman merupakan pembatas fisik antara jalur pejalan kaki dengan jalan raya dengan tujuan agar pejalan kaki tidak berdampingan langsung dengan

pengendara kendaraan bermotor yang melintas di badan jalan. Penempatan diletakkan pada lokasi tertentu yang memerlukan perlindungan.

Dari hasil kuesioner, seluruh responden berpendapat bahwa tidak terdapat pagar pengaman di seluruh segmen pada sepanjang jalur pejalan kaki yang mereka lalui. Hal ini sangat memengaruhi tingkat keselamatan bagi pejalan kaki karena rentan terhadap bahaya dari lalu lintas kendaraan. Namun, pada sebagian besar jalur pejalan kaki terdapat kerb atau pembatas trotoar yang dipasang lebih tinggi dibandingkan badan jalan. Hal tersebut secara tidak langsung berfungsi sebagai pembatas fisik antara area pejalan kaki dan jalur kendaraan bermotor. Ketiadaan pagar pengaman menyebabkan tingkat perlindungan bagi pejalan kaki masih belum optimal, terutama pada koridor jalan dengan volume lalu lintas kendaraan yang tinggi seperti pada jalan bhayangkara baru.



Sumber: *Survey Primer, 2026*

Gambar 4. 12 Pejalan Kaki Berjalan pada Badan Jalan

Keberadaan pagar pengaman pada jalur pedestrian memiliki fungsi penting dalam meningkatkan keamanan pengguna dengan meminimalisir potensi kecelakaan lalu lintas. Selain itu juga memudahkan pengguna jalan dalam mengidentifikasi jalur tersebut sebagai area khusus untuk pejalan kaki. Dengan demikian, diperlukan strategi pengembangan fasilitas keselamatan yang memadai guna mengembangkan ruang jalur pejalan kaki yang aman dan nyaman bagi semua pengguna.

e. Tempat sampah

Berdasarkan hasil kuesioner, sebanyak 56% responden berpendapat bahwa jalur pejalan kaki sudah dilengkapi dengan tempat sampah pada beberapa titik di sepanjang jalur trotoar. Sedangkan 44% responden menyatakan bahwa tidak terdapat fasilitas tempat sampah di sepanjang jalur. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa ketersediaan tempat sampah pada kawasan pedestrian masih belum merata.



Sumber: *Survey Primer*, 2026

Gambar 4. 13 Tempat Sampah pada Segmen 3 dan Segmen 4

Dari pengamatan langsung di lapangan pada ketiga koridor jalur pejalan kaki tersebut masih tergolong cukup bersih meskipun fasilitas tempat sampah masih belum merata. Hal ini dikarenakan masyarakat memanfaatkan tempat sampah milik toko atau perkantoran untuk membuang sampah. Selain itu, juga terdapat petugas kebersihan yang secara rutin melakukan pembersihan di sepanjang koridor jalan.

Trotoar yang bersih dan bebas dari bau tidak sedap menjadi salah satu faktor penting dalam menciptakan suasana berjalan kaki yang nyaman dan menyenangkan. Hal ini dapat diwujudkan melalui penyediaan tempat sampah yang memadai di sepanjang jalur pejalan kaki, sehingga masyarakat memiliki kemudahan untuk membuang sampah pada tempatnya. Namun, penyediaan tempat sampah saja tidak cukup, melainkan harus disertai dengan sistem manajemen sampah kawasan yang baik, mulai dari pengangkutan hingga pengelolaan akhir. Dengan pengelolaan yang teratur, trotoar akan tetap terjaga kebersihannya, bebas dari tumpukan sampah maupun bau yang mengganggu. Kondisi ini pada akhirnya dapat meningkatkan minat masyarakat untuk lebih sering berjalan kaki, sekaligus menciptakan ruang publik yang sehat, estetis, dan ramah lingkungan.

f. Tempat duduk

Berdasarkan hasil kuesioner, sebanyak 74% responden mengatakan bahwa pada jalur pejalan kaki belum dilengkapi dengan tempat duduk. Sebanyak 26% responden berpendapat bahwa terdapat tempat duduk pada jalur yang dilalui. Jalur tersebut berada pada segmen 7 yaitu pada koridor jalan kyai singkil. Pada sepanjang trotoar terdapat tempat duduk permanen dengan material beton yang bersebelahan langsung dengan sungai.



Sumber: *Survey Primer*, 2026

Gambar 4. 14 Tempat Duduk pada Segmen 7

Tempat duduk menjadi fasilitas yang sangat bermanfaat bagi pejalan kaki lansia maupun anak-anak yang kelelahan saat sedang berjalan sebagai tempat istirahat. Selain itu, juga dapat dijadikan sebagai tempat bercengkerama antar pejalan kaki sehingga menghidupkan aktivitas sosial pada jalur. Peletakan tempat duduk diprioritaskan pada area yang ramai dengan aktivitas seperti trotoar dekat taman atau area komersial dengan tetap memperhatikan lebar efektif pejalan kaki.

g. Marka atau rambu

Marka atau rambu merupakan informasi visual yang memberikan arah dan aturan terkait jalur pejalan kaki. Ketiadaan rambu menjadikan pejalan kaki akan bergerak menyimpang keluar dari jalur pejalan kaki yang seharusnya. Dari hasil kuesioner, seluruh responden berpendapat bahwa pada semua segmen tidak terdapat rambu ataupun papan informasi jalur pejalan kaki. Keberadaan dan jalur pejalan kaki dapat diketahui oleh masyarakat berdasarkan ciri fisik. Signage ini sangat penting untuk memberikan arah dan aturan yang harus diikuti oleh pejalan kaki secara jelas untuk meminimalkan risiko kecelakaan dan menjamin keselamatan saat perjalanan. Adanya rambu atau marka yang jelas dan dapat dipercaya tidak hanya membuat pengguna lebih aman dan nyaman, tetapi juga percaya diri.

h. Fasilitas disabilitas

Berdasarkan hasil wawancara dengan anggota keluarga pasien yang menggunakan kursi roda maupun tongkat bantu, berpendapat bahwa terdapat beberapa kendala yang menyulitkan pergerakan penyandang disabilitas saat melintasi trotoar. Hal tersebut dikarenakan terdapat jalur pejalan kaki dengan permukaan yang tidak rata, pelandaian atau *ramp* pada beberapa titik perpotongan jalur pejalan kaki juga belum dirancang ramah disabilitas, selain itu jalur pejalan kaki pada segmen 1, segmen 2, segmen 3 dan segmen 4 juga tidak dilengkapi dengan *guiding block* bagi penyandang tunanetra. Sehingga diperlukan peningkatan strategi

pengembangan jalur pejalan kaki agar dapat diakses dengan mudah oleh semua kalangan termasuk penyandang disabilitas.

4.5 Analisis Potensi dan Masalah

Analisis potensi dan masalah merupakan suatu metode analisis yang dilakukan dengan tujuan untuk mengidentifikasi serta menyimpulkan keunggulan dan kendala dari tiap segmen jalur pejalan kaki. Analisis ini dilakukan untuk mengetahui potensi yang dapat menunjang kualitas jalur pejalan kaki serta permasalahan yang dapat memengaruhi kenyamanan, keamanan dan efektivitas penggunaannya. Potensi masalah dirumuskan dari hasil observasi lapangan kondisi eksisting dan hasil kuesioner persepsi pengguna jalur pejalan kaki untuk mengetahui baik dari karakteristik fisik jalur pedestrian, tingkat pelayanan, aktivitas pejalan kaki, aspek kenyamanan dan keamanan serta ketersediaan fasilitas penunjang yang mampu mendukung fungsi pedestrian. Berikut identifikasi potensi dan masalah yang terdapat pada masing-masing segmen jalur pedestrian.

Tabel 4. 10 Potensi dan Masalah pada Jalur Pejalan Kaki

Wilayah Amatan	Potensi	Masalah
Segmen 1	<ul style="list-style-type: none"> – Jalur terhubung dengan fasilitas umum – Keberadaan jalur pejalan kaki lebih tinggi dari badan jalan – Tersedia lampu penerangan di sepanjang jalur – Terdapat tiang peneduh namun pemanfaatannya belum optimal 	<ul style="list-style-type: none"> – Lebar jalur pedestrian tidak memenuhi standar efektif sesuai SE Kementerian PUPR No. 18/2023 – Terdapat bangunan yang menggunakan lahan trotoar – Tidak tersedianya fasilitas penunjang seperti tempat duduk dan tempat sampah yang belum merata – Tidak terdapat jalur pemandu atau <i>guiding block</i> bagi tunanetra – Terdapat PKL yang menggunakan jalur trotoar untuk lahan berdagang
Segmen 2	<ul style="list-style-type: none"> – Jalur terhubung dengan fasilitas umum – Keberadaan jalur pejalan kaki lebih tinggi dari badan jalan – Tersedia lampu penerangan di sepanjang jalur – Terdapat tiang peneduh namun pemanfaatannya belum optimal 	<ul style="list-style-type: none"> – Lebar jalur pedestrian tidak memenuhi standar efektif sesuai SE Kementerian PUPR No. 18/2023 – Terdapat bangunan yang menggunakan lahan trotoar – Tidak tersedianya fasilitas penunjang seperti tempat duduk dan tempat sampah yang belum merata – Tidak terdapat jalur pemandu atau <i>guiding block</i> bagi tunanetra

Wilayah Amatan	Potensi	Masalah
		<ul style="list-style-type: none"> – Terdapat PKL yang menggunakan jalur trotoar untuk lahan berdagang
Segmen 3	<ul style="list-style-type: none"> – Jalur terhubung dengan fasilitas umum – Keberadaan jalur pejalan kaki lebih tinggi dari badan jalan – Tersedia lampu penerangan di sepanjang jalur 	<ul style="list-style-type: none"> – Lebar jalur pedestrian tidak memenuhi standar efektif sesuai SE Kementerian PUPR No. 18/2023 – Terdapat bangunan yang menggunakan lahan trotoar – Tidak tersedianya fasilitas penunjang seperti tempat duduk dan tempat sampah yang belum merata – Tidak terdapat jalur pemandu atau <i>guiding block</i> bagi tunanetra – Terdapat kendaraan parkir diatas trotoar
Segmen 4	<ul style="list-style-type: none"> – Jalur terhubung dengan fasilitas umum – Keberadaan jalur pejalan kaki lebih tinggi dari badan jalan – Tersedia lampu penerangan di sepanjang jalur 	<ul style="list-style-type: none"> – Lebar jalur pedestrian tidak memenuhi standar efektif sesuai SE Kementerian PUPR No. 18/2023 – Terdapat bangunan yang menggunakan lahan trotoar – Tidak tersedianya fasilitas penunjang seperti tempat duduk dan tempat sampah yang belum merata – Tidak terdapat jalur pemandu atau <i>guiding block</i> bagi tunanetra – Terdapat PKL yang menggunakan jalur trotoar untuk lahan berdagang
Segmen 5	<ul style="list-style-type: none"> – Lebar jalur pedestrian memenuhi standar efektif sesuai SE Kementerian PUPR No. 18/2023 – Jalur terhubung dengan fasilitas umum – Terdapat jalur hijau sebagai peneduh – Keberadaan jalur pejalan kaki lebih tinggi dari badan jalan – Tersedia lampu penerangan di sepanjang jalur 	<ul style="list-style-type: none"> – Terdapat bangunan yang menggunakan lahan trotoar – Tidak tersedianya fasilitas penunjang seperti tempat duduk dan tempat sampah yang belum merata – Terdapat PKL yang menggunakan jalur trotoar untuk lahan berdagang – Terdapat kendaraan parkir diatas trotoar – Terdapat papan reklame toko pada jalur pejalan kaki
Segmen 6	<ul style="list-style-type: none"> – Lebar jalur pedestrian memenuhi standar efektif sesuai 	<ul style="list-style-type: none"> – Terdapat bangunan yang menggunakan lahan trotoar

Wilayah Amatan	Potensi	Masalah
	<p>SE Kementerian PUPR No. 18/2023</p> <ul style="list-style-type: none"> – Jalur terhubung dengan fasilitas umum – Terdapat jalur hijau sebagai peneduh – Keberadaan jalur pejalan kaki lebih tinggi dari badan jalan – Tersedia lampu penerangan di sepanjang jalur 	<ul style="list-style-type: none"> – Tidak tersedianya fasilitas penunjang seperti tempat duduk dan tempat sampah yang belum merata – Terdapat PKL yang menggunakan jalur trotoar untuk lahan berdagang – Terdapat kendaraan parkir diatas trotoar – Terdapat papan reklame toko pada jalur pejalan kaki
Segmen 7	<ul style="list-style-type: none"> – Jalur terhubung dengan sarana pemerintahan/perkantoran – Terdapat fasilitas penunjang seperti tempat duduk dan pohon peneduh – Keberadaan jalur pejalan kaki lebih tinggi dari badan jalan 	<ul style="list-style-type: none"> – Lebar jalur pedestrian tidak memenuhi standar efektif sesuai SE Kementerian PUPR No. 18/2023 – Permukaan jalur trotoar yang rusak dan sempit – Lampu penerangan jalan kurang optimal

Sumber: Hasil Analisis, 2026

Potensi yang ditemukan pada kawasan penelitian berupa keberadaan jalur pada lokasi yang strategis dan terhubung dengan berbagai pusat aktivitas masyarakat, seperti perdagangan dan jasa, perkantoran, sarana pendidikan, sarana peribadatan serta fasilitas umum lainnya. Selain itu juga dengan ketersediaannya fasilitas penunjang yang dapat mendukung fungsi pedestrian seperti tempat duduk, tempat sampah, lampu penerangan serta pohon peneduh yang dapat meningkatkan kenyamanan pengguna saat berjalan kaki. Sedangkan permasalahan yang ditemukan meliputi permukaan trotoar yang rusak, ketiadaan fasilitas penunjang disabilitas seperti *guiding block* dan pelandaian jalur juga belum tersedia. Adanya hambatan fisik juga memberikan ketidaknyamanan bagi pengguna saat melintasi jalur pejalan kaki. Adapun dokumentasi hambatan fisik pada jalur pejalan kaki diantaranya sebagai berikut.





Sumber: *Survey Primer*, 2026

Gambar 4. 15 Hambatan Fisik pada Jalur Pejalan Kaki

Dokumentasi tersebut diambil oleh peneliti saat observasi lapangan langsung pada siang hari menuju sore hari, dimana terlihat bahwa para pedagang kaki lima sudah mulai menata barang dagangannya dengan menggunakan lahan trotoar.

4.6 Analisis SWOT

Analisis SWOT merupakan suatu alat perencanaan untuk menentukan sebuah strategi dengan menilai kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman. Matriks ini membantu merancang alternatif strategi dengan menggabungkan faktor internal meliputi kekuatan (*strength*) dan kelemahan (*weakness*) serta faktor eksternal meliputi peluang (*opportunity*) dan ancaman (*threats*), kemudian ditentukan arahan pengembangannya berdasarkan hasil dari matriks I-E. Faktor- faktor tersebut disusun berdasarkan hasil observasi lapangan dan hasil penyebaran kuesioner kepada pengguna jalur pejalan kaki. Berikut merupakan faktor-faktor strategis internal dan eksternal pada jalur pejalan kaki.

Tabel 4. 11 Faktor-faktor Strategis Internal - Kekuatan (strength)

Kekuatan (<i>strength</i>)			
No	Kode	Faktor Strategis Internal	Sumber
1	S1	Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki A	Permen PU No 3/2014
2	S2	Kemudahan akses jalur pejalan kaki	SE PU No. 18/2023
3	S3	Jalur pejalan kaki yang lebih tinggi dari badan jalan	SE PU No. 18/2023
4	S4	Jalur hijau tersedia disepanjang koridor jalur	SE PU No. 18/2023
5	S5	Lampu penerangan disepanjang koridor jalur	SE PU No. 18/2023
6	S6	Pohon peneduh yang berfungsi optimal	SE PU No. 18/2023

Sumber: *Hasil Analisis*, 2026

Tabel 4. 12 Faktor-faktor Strategis Internal - Kelemahan (weakness)

Kelemahan (<i>weakness</i>)			
No	Kode	Faktor Strategis Internal	Sumber
1	W1	Permukaan jalur pejalan kaki bermaterial keramik yang licin	SE PU No. 18/2023
2	W2	Permukaan jalur pejalan kaki yang rusak/berlubang	Permen PU No 3/2014
3	W3	Lebar jalur pejalan kaki tidak sesuai standar	SE PU No. 18/2023
4	W4	Tidak terdapat fasilitas penunjang tempat duduk	SE PU No. 18/2023
5	W5	Tidak terdapat fasilitas penunjang tempat sampah	SE PU No. 18/2023
6	W6	Tidak terdapat fasilitas penunjang rambu informasi	SE PU No. 18/2023
7	W7	Tidak terdapat fasilitas penunjang untuk disabilitas	SE PU No. 18/2023
8	W8	Tidak terdapat fasilitas penunjang pohon peneduh	SE PU No. 18/2023

Sumber: Hasil Analisis, 2026

Tabel 4. 13 Faktor-faktor Strategis Eksternal - Peluang (opportunity)

Peluang (<i>opportunity</i>)			
No	Kode	Faktor Strategis Eksternal	Sumber
1	O1	Pejalan kaki berjalan menuju sekolah	Perbup No. 11/2024 RDTRK
2	O2	Pejalan kaki berjalan menuju kantor	Perbup No. 11/2024 RDTRK
3	O3	Pejalan kaki berjalan menuju fasilitas umum	Perbup No. 11/2024 RDTRK
4	O4	Pejalan kaki menggunakan untuk aktivitas berolahraga	Perbup No. 11/2024 RDTRK
5	O5	Jalur pejalan kaki terhubung dengan sarana pemerintahan	Perbup No. 11/2024 RDTRK
6	O6	Jalur pejalan kaki terhubung dengan fasilitas umum	Perbup No. 11/2024 RDTRK

Sumber: Hasil Analisis, 2026

Tabel 4. 14 Faktor-faktor Strategis Eksternal - Ancaman (threats)

Ancaman (<i>threats</i>)			
No	Kode	Faktor Strategis Eksternal	Sumber
1	T1	Pejalan kaki berjalan sambil mengobrol	Observasi langsung
2	T2	Pejalan kaki berjalan sambil makan dan minum	Observasi langsung
3	T3	Keberadaan PKL pada jalur pejalan kaki	Observasi langsung
4	T4	Keberadaan parkir liar pada jalur pejalan kaki	Observasi langsung
5	T5	Keberadaan papan reklame pada jalur pejalan kaki	Observasi langsung
6	T6	Terjadi hambatan ketika berjalan berdampingan dua orang atau lebih	Observasi langsung

Sumber: Hasil Analisis, 2026

Faktor-faktor strategis baik internal maupun eksternal yang telah dikelompokkan tersebut, kemudian dilakukan analisis dengan pembobotan dan perhitungan rating. Menurut Freddy Rangkuti, perhitungan IFAS dan EFAS dilakukan dengan memberikan nilai bobot dengan skala mulai dari 1,0 (sangat penting) hingga 0,0 (tidak penting) dengan jumlah bobot untuk seluruh fakto adalah 1,00. Pemberian nilai rating dengan memberikan skala mulai dari 4 (*outstanding* atau paling tinggi) hingga 1 (*poor* atau paling rendah). Pemberian nilai rating untuk kekuatan dan peluang bersifat positif, dimana semakin besar kekuatan maka semakin besar rating yang diberikan. Selanjutnya, nilai skor diperoleh dengan mengalikan bobot dan rating dari masing-masing faktor (Rahajeng et al., 2022). Hasil dari penjumlahan skor akan digunakan untuk analisis lanjutan dari matriks IFAS dan EFAS. Berikut merupakan hasil pembobotan, rating dan skor dari setiap faktor strategis internal dan eksternal.

Tabel 4. 15 Matriks *Internal Factor Analysis Summary* (IFAS)

Kode	Faktor Strategis Internal	Bobot (a)	Rating (b)	Skor = (a) x (b)
S1	Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki A	0,09	4	0,33
S2	Kemudahan akses jalur pejalan kaki	0,08	4	0,30
S3	Jalur pejalan kaki yang lebih tinggi dari badan jalan	0,07	3	0,25
S4	Jalur hijau tersedia disepanjang koridor jalur	0,07	4	0,27
S5	Lampu penerangan disepanjang koridor jalur	0,06	4	0,23
S6	Pohon peneduh yang berfungsi optimal	0,09	3	0,31
Sub total		0,47		1,69

Kode	Faktor Strategis Internal	Bobot (a)	Rating (b)	Skor = (a) x (b)
W1	Permukaan jalur bermaterial keramik yang licin	0,07	2	0,13
W2	Permukaan jalur pejalan kaki yang rusak/berlubang	0,07	1	0,09
W3	Lebar jalur pejalan kaki tidak sesuai standar	0,06	1	0,09
W4	Tidak terdapat fasilitas penunjang tempat duduk	0,07	2	0,10
W5	Tidak terdapat fasilitas penunjang tempat sampah	0,07	1	0,10
W6	Tidak terdapat fasilitas penunjang rambu informasi	0,06	1	0,08
W7	Tidak terdapat fasilitas penunjang untuk disabilitas	0,08	2	0,13
W8	Tidak terdapat fasilitas penunjang pohon peneduh	0,07	1	0,10
Sub total		0,53		0,81
Total		1,00		0,87

Sumber: Hasil Analisis, 2026

Tabel 4. 16 Matriks Eksternal Factor Analysis Summary (EFAS)

Kode	Faktor Strategis Eksternal	Bobot (a)	Rating (b)	Skor = (a) x (b)
O1	Pejalan kaki berjalan menuju sekolah	0,07	1	0,11
O2	Pejalan kaki berjalan menuju kantor	0,07	1	0,10
O3	Pejalan kaki berjalan menuju fasilitas umum	0,08	2	0,14
O4	Pejalan kaki menggunakan untuk berolahraga	0,06	2	0,11
O5	Jalur pejalan kaki terhubung dengan sarana pemerintahan	0,08	2	0,14
O6	Jalur pejalan kaki terhubung dengan fasilitas umum	0,08	2	0,14
Sub total		0,45		0,75
T1	Pejalan kaki berjalan sambil mengobrol	0,08	1	0,12
T2	Pejalan kaki berjalan sambil makan dan minum	0,09	1	0,14
T3	Keberadaan PKL pada jalur pejalan kaki	0,10	3	0,34
T4	Keberadaan parkir liar pada jalur pejalan kaki	0,09	3	0,31
T5	Keberadaan papan reklame pada jalur pejalan kaki	0,08	2	0,13
T6	Terjadi hambatan ketika berjalan berdampingan dua orang atau lebih	0,09	2	0,14
Sub total		0,55		1,18

Kode	Faktor Strategis Eksternal	Bobot (a)	Rating (b)	Skor = (a) x (b)
	Total	1,00		-0,43

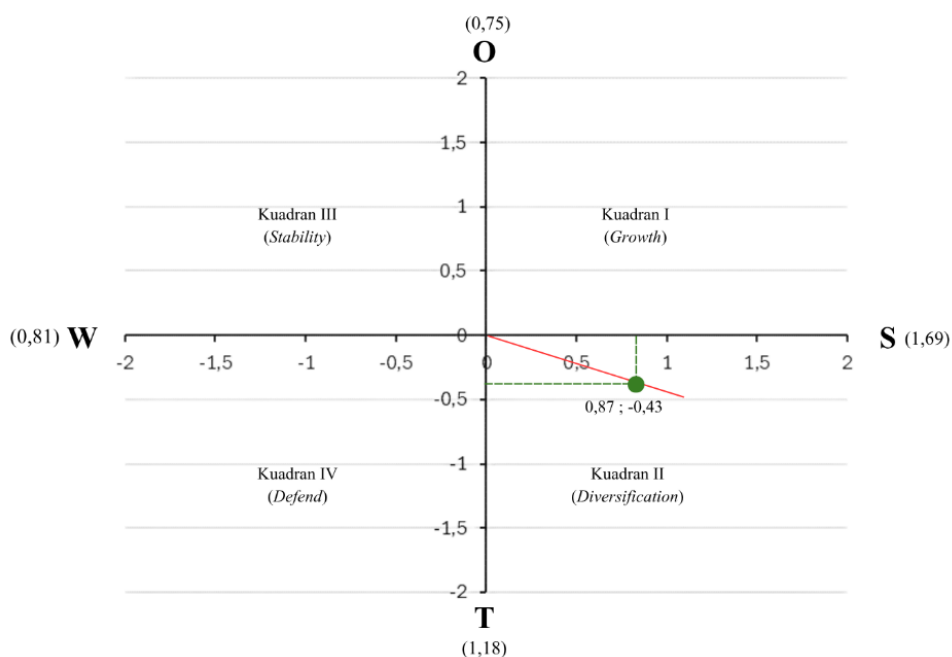
Sumber: Hasil Analisis, 2026

Berdasarkan analisis dengan menggunakan matriks IFAS dan EFAS diatas, faktor kekuatan (*strength*) mempunyai nilai skor 1,69 sedangkan faktor kelemahan (*weakness*) mempunyai nilai skor 0,81. Untuk faktor peluang (*opportunities*) mempunyai nilai skor 0,75 sedangkan faktor ancaman (*threats*) mempunyai nilai skor 1,18. Kemudian dilakukan penentuan titik koordinat x dan y dari hasil masing-masing faktor diatas.

$$\begin{aligned} \text{Koordinat X (IFAS)} &= (\text{skor total faktor } strength - \text{skor total faktor } weakness) \\ &= 1,69 - 0,81 = 0,87 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Koordinat Y (EFAS)} &= (\text{skor total } opportunity - \text{skor total } threats) \\ &= 0,75 - 1,18 = -0,43 \end{aligned}$$

Dengan demikian, diperoleh koordinat faktor internal (x) sebesar 0,87 dan koordinat faktor eksternal (y) sebesar -0,43. Koordinat ini dimasukkan dalam diagram matriks IFAS dan EFAS dengan tujuan untuk menetapkan posisi strategi yang kan digunakan berada pada kuadran I, II, III atau IV. Kuadran ini berperan penting untuk mengidentifikasi strategi yang disusun apakah bersifat *growth*, *diversification*, *defend*, atau *stability* (Pasaribu et al., 2024). Berikut penetapan kuadran berdasarkan hasil perhitungan titik koordinat.



Sumber: Hasil Analisis, 2026

Gambar 4. 16 Diagram Matriks IFAS - EFAS

Pada diagram diatas, menunjukkan bahwa selisih nilai faktor internal dan eksternal membentuk titik koordinat (0,87 ; -0,43) yang berada pada kuadran II yaitu pertumbuhan yang bersifat progresif (*diversification*). Hal ini menunjukkan kondisi yang sangat menguntungkan karena memiliki kekuatan internal yang cukup besar meskipun menghadapi berbagai ancaman (Sylvia & Hayati, 2023). Kuadran ini berada diantara faktor internal kekuatan (*strength*) dan faktor eksternal ancaman (*threat*). Sehingga strategi yang bisa diterapkan yaitu dengan memanfaatkan kekuatan yang ada untuk mengurangi atau mengatasi ancaman. Berikut merupakan empat alternatif strategi pengembangan jalur pejalan kaki pada tiap segmennya.

Tabel 4. 17 Analisis Matriks SWOT

Segmen	SWOT			
Segmen 1	Faktor Internal	Strength	Weakness	
		<ul style="list-style-type: none"> - Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki A - Kemudahan akses jalur pejalan kaki - Jalur pejalan kaki yang lebih tinggi dari badan jalan - Lampu penerangan disepanjang koridor jalur 	<ul style="list-style-type: none"> - Permukaan jalur pejalan kaki bermaterial keramik yang licin - Tidak terdapat penghalang fisik antara jalur dengan jalan - Tidak terdapat fasilitas penunjang tempat duduk - Tidak terdapat fasilitas penunjang tempat sampah - Tidak terdapat fasilitas penunjang marka/rambu informasi - Tidak terdapat fasilitas penunjang untuk penyandang disabilitas - Tidak terdapat fasilitas penunjang pohon peneduh 	
	Faktor Eksternal	Opportunity	Strategi SO:	
		<ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan menuju sekolah - Pejalan kaki berjalan menuju fasilitas umum - Pejalan kaki menggunakan untuk aktivitas berolahraga - Jalur pejalan kaki terhubung dengan fasilitas umum 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengembangan akses jalur pejalan kaki menuju fasilitas umum 2. Pengembangan jalur pejalan kaki untuk gaya hidup sehat 3. Pemanfaatan vegetasi untuk meningkatkan nilai estetika 	Strategi WO:
		Threats	Strategi ST:	Strategi WT:
				<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengembangan sarana pelengkap jalur pejalan kaki 2. Peningkatan aksesibilitas dan jalur pejalan kaki yang terintegrasi 3. Penegasan fungsi <i>ramp</i> sebagai pengganti pagar pengaman

Segmen	SWOT		
	<ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan sambil mengobrol - Pejalan kaki berjalan sambil makan dan minum - Keberadaan pedagang kaki lima pada jalur pejalan kaki - Terjadi hambatan ketika berjalan berdampingan dua orang atau lebih 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memaksimalkan fungsi lebar eksisting jalur efektif pejalan kaki 2. Mengedukasi masyarakat terkait fungsi jalur pejalan kaki 3. Pemanfaatan jalur hijau untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Perbaikan dan peningkatan kualitas material jalur pejalan kaki 2. Penambahan fasilitas penunjang jalur pejalan kaki yang belum merata 3. Peningkatan pengawasan terhadap penggunaan trotoar oleh aktivitas selain pejalan kaki 4. Optimalisasi fungsi tiang peneduh dengan tanaman rambat
Segmen 2	<p style="text-align: center;">Faktor Internal</p> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; margin: 10px 0;"/> <p style="text-align: center;">Faktor Eksternal</p>	<p style="text-align: center;">Strength</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki A - Kemudahan akses jalur pejalan kaki - Jalur pejalan kaki yang lebih tinggi dari badan jalan - Lampu penerangan disepanjang koridor jalur 	<p style="text-align: center;">Weakness</p> <ul style="list-style-type: none"> - Permukaan jalur pejalan kaki bermaterial keramik yang licin - Tidak terdapat penghalang fisik antara jalur dengan jalan - Tidak terdapat fasilitas penunjang tempat duduk - Tidak terdapat fasilitas penunjang tempat sampah - Tidak terdapat fasilitas penunjang marka/rambu informasi - Tidak terdapat fasilitas penunjang untuk penyandang disabilitas - Tidak terdapat fasilitas penunjang pohon peneduh
	<p style="text-align: center;">Opportunity</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan menuju sekolah - Pejalan kaki berjalan menuju fasilitas umum - Pejalan kaki menggunakan untuk aktivitas berolahraga - Jalur pejalan kaki terhubung dengan fasilitas umum 	<p style="text-align: center;">Strategi SO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengembangan akses jalur pejalan kaki menuju fasilitas umum 2. Pengembangan jalur pejalan kaki untuk gaya hidup sehat 3. Pemanfaatan vegetasi untuk meningkatkan nilai estetika 	<p style="text-align: center;">Strategi WO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengembangan sarana pelengkap jalur pejalan kaki 2. Peningkatan aksesibilitas dan jalur pejalan kaki yang terintegrasi 3. Penegasan fungsi <i>ramp</i> sebagai pengganti pagar pengaman
	<p style="text-align: center;">Threats</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan sambil mengobrol 	<p style="text-align: center;">Strategi ST:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Penataan lebar efektif jalur pejalan kaki 	<p style="text-align: center;">Strategi WT:</p>

Segmen	SWOT		
	<ul style="list-style-type: none"> - Keberadaan pedagang kaki lima pada jalur pejalan kaki - Keberadaan papan reklame pada jalur pejalan kaki - Terjadi hambatan ketika berjalan berdampingan dua orang atau lebih 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Mengedukasi masyarakat terkait fungsi jalur pejalan kaki 3. Pemanfaatan jalur hijau untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Perbaikan dan peningkatan kualitas material jalur pejalan kaki 2. Penambahan fasilitas penunjang jalur pejalan kaki yang belum merata 3. Optimalisasi fungsi tiang peneduh dengan tanaman rambat
Segmen 3	<p style="text-align: center;">Faktor Internal</p> <p style="text-align: center;">Faktor Eksternal</p>	<p style="text-align: center;">Strength</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki A - Kemudahan akses jalur pejalan kaki - Jalur pejalan kaki yang lebih tinggi dari badan jalan - Lampu penerangan disepanjang koridor jalur 	<p style="text-align: center;">Weakness</p> <ul style="list-style-type: none"> - Permukaan jalur pejalan kaki bermaterial keramik yang licin - Tidak terdapat penghalang fisik antara jalur dengan jalan - Tidak terdapat fasilitas penunjang tempat duduk - Tidak terdapat fasilitas penunjang tempat sampah - Tidak terdapat fasilitas penunjang marka/rambu informasi - Tidak terdapat fasilitas penunjang untuk penyandang disabilitas - Tidak terdapat fasilitas penunjang pohon peneduh
	<p style="text-align: center;">Opportunity</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan menuju sekolah - Pejalan kaki berjalan menuju kantor - Pejalan kaki berjalan menuju fasilitas umum - Pejalan kaki menggunakan untuk aktivitas berolahraga - Jalur pejalan kaki terhubung dengan fasilitas umum 	<p style="text-align: center;">Strategi SO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengembangan akses jalur pejalan kaki menuju fasilitas umum 2. Pengembangan jalur pejalan kaki untuk gaya hidup sehat 	<p style="text-align: center;">Strategi WO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan aksesibilitas dan jalur pejalan kaki yang terintegrasi 2. Pengembangan kondisi fisik permukaan jalur pejalan kaki 3. Pengembangan sarana pelengkap jalur pejalan kaki 4. Penegasan fungsi ramp sebagai pengganti pagar pengaman
	<p style="text-align: center;">Threats</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan sambil mengobrol 	<p style="text-align: center;">Strategi ST:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Memaksimalkan fungsi lebar eksisting jalur efektif pejalan kaki 	<p style="text-align: center;">Strategi WT:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Perbaikan dan peningkatan kualitas material jalur pejalan kaki

Segmen	SWOT		
	<ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan sambil makan dan minum - Keberadaan kendaraan parkir pada jalur pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> 2. Mengedukasi masyarakat terkait fungsi jalur pejalan kaki 3. Pemanfaatan jalur hijau untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> 2. Penambahan fasilitas penunjang jalur pejalan kaki yang belum merata 3. Penertiban parkir liar pada jalur pejalan kaki
Segmen 4	<p style="text-align: center;">Faktor Internal</p> <p style="text-align: center;">Faktor Eksternal</p>	<p style="text-align: center;">Strength</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki A - Kemudahan akses jalur pejalan kaki - Jalur pejalan kaki yang lebih tinggi dari badan jalan - Lampu penerangan disepanjang koridor jalur 	<p style="text-align: center;">Weakness</p> <ul style="list-style-type: none"> - Permukaan jalur pejalan kaki bermaterial keramik yang licin - Permukaan jalur pejalan kaki yang rusak/berlubang - Tidak terdapat penghalang fisik antara jalur dengan jalan - Tidak terdapat fasilitas penunjang tempat duduk - Tidak terdapat fasilitas penunjang tempat sampah - Tidak terdapat fasilitas penunjang marka/rambu informasi - Tidak terdapat fasilitas penunjang untuk penyandang disabilitas - Tidak terdapat fasilitas penunjang pohon peneduh
	<p style="text-align: center;">Opportunity</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan menuju sekolah - Pejalan kaki berjalan menuju kantor - Pejalan kaki berjalan menuju fasilitas umum - Jalur pejalan kaki terhubung dengan fasilitas umum 	<p style="text-align: center;">Strategi SO:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Pengembangan akses jalur pejalan kaki menuju fasilitas umum 2. Pengembangan jalur pejalan kaki untuk gaya hidup sehat 3. Pemanfaatan jalur hijau untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki 	<p style="text-align: center;">Strategi WO:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan aksesibilitas dan jalur pejalan kaki yang terintegrasi 2. Pengembangan kondisi fisik permukaan jalur pejalan kaki 3. Pengembangan sarana pelengkap jalur pejalan kaki 4. Penegasan fungsi <i>ramp</i> sebagai pengganti pagar pengaman
	<p style="text-align: center;">Threats</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan sambil mengobrol - Pejalan kaki berjalan sambil makan dan minum 	<p style="text-align: center;">Strategi ST:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Memaksimalkan fungsi lebar eksisting jalur efektif pejalan kaki 	<p style="text-align: center;">Strategi WT:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Perbaikan dan peningkatan kualitas material jalur pejalan kaki

Segmen	SWOT		
	<ul style="list-style-type: none"> - Keberadaan pedagang kaki lima pada jalur pejalan kaki - Keberadaan papan reklame pada jalur pejalan kaki 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Mengedukasi masyarakat terkait fungsi jalur pejalan kaki 3. Penyediaan ruang untuk kegiatan sosial bagi pejalan kaki 4. Penertiban PKL dengan merelokasi ke area khusus berdagang 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Penambahan fasilitas penunjang jalur pejalan kaki yang belum merata 3. Peningkatan pengawasan terhadap penggunaan trotoar oleh aktivitas selain pejalan kaki
Segmen 5	<p style="text-align: center;">Faktor Internal</p> <p style="text-align: center;">Faktor Eksternal</p>	<p style="text-align: center;">Strength</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki A - Kemudahan akses jalur pejalan kaki - Lebar jalur pejalan kaki sesuai standar - Jalur pejalan kaki yang lebih tinggi dari badan jalan - Lampu penerangan disepanjang koridor jalur - Pohon peneduh yang berfungsi optimal 	<p style="text-align: center;">Weakness</p> <ul style="list-style-type: none"> - Permukaan jalur pejalan kaki bermaterial keramik yang licin - Tidak terdapat penghalang fisik antara jalur dengan jalan - Tidak terdapat fasilitas penunjang tempat duduk - Tidak terdapat fasilitas penunjang tempat sampah - Tidak terdapat fasilitas penunjang marka/rambu informasi - Tidak terdapat fasilitas penunjang untuk penyandang disabilitas
	<p style="text-align: center;">Opportunity</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan menuju sekolah - Pejalan kaki berjalan menuju kantor - Pejalan kaki berjalan menuju fasilitas umum - Pejalan kaki menggunakan untuk aktivitas berolahraga - Jalur pejalan kaki terhubung dengan sarana pemerintahan - Jalur pejalan kaki terhubung dengan fasilitas umum 	<p style="text-align: center;">Strategi SO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengembangan akses jalur pejalan kaki menuju sarana pemerintahan 2. Pengembangan jalur pejalan kaki untuk gaya hidup sehat 3. Pemanfaatan jalur hijau untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki 	<p style="text-align: center;">Strategi WO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengembangan jalur pejalan kaki yang aman 2. Pengembangan sarana pelengkap jalur pejalan kaki yang ramah disabilitas
	<p style="text-align: center;">Threats</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan sambil mengobrol 	<p style="text-align: center;">Strategi ST:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Memaksimalkan fungsi lebar eksisting jalur efektif pejalan kaki 	<p style="text-align: center;">Strategi WT:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Perbaikan dan peningkatan kualitas material jalur pejalan kaki

Segmen	SWOT		
	<ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan sambil makan dan minum - Keberadaan pedagang kaki lima pada jalur pejalan kaki - Keberadaan kendaraan parkir pada jalur pejalan kaki - Keberadaan papan reklame pada jalur pejalan kaki - Terjadi hambatan ketika berjalan berdampingan dua orang atau lebih 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Mengedukasi masyarakat terkait fungsi jalur pejalan kaki 3. Penyediaan ruang untuk kegiatan sosial bagi pejalan kaki 4. Penertiban PKL dengan merelokasi ke area khusus berdagang 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Penambahan fasilitas penunjang jalur pejalan kaki yang belum merata 3. Peningkatan pengawasan terhadap penggunaan trotoar oleh aktivitas selain pejalan kaki 4. Penertiban parkir liar pada jalur pejalan kaki
Segmen 6	<p>Faktor Internal</p> <hr style="border: 0; border-top: 1px solid black; width: 100%;"/> <p>Faktor Eksternal</p>	<p style="text-align: center;">Strength</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki A - Lebar jalur pejalan kaki sesuai standar - Jalur pejalan kaki yang lebih tinggi dari badan jalan - Lampu penerangan disepanjang koridor jalur - Pohon peneduh yang berfungsi optimal 	<p style="text-align: center;">Weakness</p> <ul style="list-style-type: none"> - Permukaan jalur pejalan kaki bermaterial keramik yang licin - Tidak terdapat penghalang fisik antara jalur dengan jalan - Tidak terdapat fasilitas penunjang tempat duduk - Tidak terdapat fasilitas penunjang tempat sampah - Tidak terdapat fasilitas penunjang marka/rambu informasi
	<p style="text-align: center;">Opportunity</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan menuju sekolah - Pejalan kaki berjalan menuju kantor - Pejalan kaki berjalan menuju fasilitas umum - Pejalan kaki menggunakan untuk aktivitas berolahraga - Jalur pejalan kaki terhubung dengan sarana pemerintahan - Jalur pejalan kaki terhubung dengan fasilitas umum 	<p style="text-align: center;">Strategi SO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengembangan akses jalur pejalan kaki menuju sarana pemerintahan 2. Pemanfaatan jalur hijau untuk meningkatkan kenyamanan pejalan kaki 3. Pengembangan jalur pejalan kaki untuk gaya hidup sehat 	<p style="text-align: center;">Strategi WO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengembangan jalur pejalan kaki yang aman 2. Pengembangan sarana pelengkap jalur pejalan kaki yang ramah disabilitas

Segmen	SWOT			
	<p>Threats</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan sambil mengobrol - Pejalan kaki berjalan sambil makan dan minum - Keberadaan pedagang kaki lima pada jalur pejalan kaki - Keberadaan kendaraan parkir pada jalur pejalan kaki - Keberadaan papan reklame pada jalur pejalan kaki - Terjadi hambatan ketika berjalan berdampingan dua orang atau lebih 	<p>Strategi ST:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Memaksimalkan fungsi lebar eksisting jalur efektif pejalan kaki 2. Mengedukasi masyarakat terkait fungsi jalur pejalan kaki 3. Penyediaan ruang untuk kegiatan sosial bagi pejalan kaki 4. Penertiban PKL dengan merelokasi ke area khusus berdagang 	<p>Strategi WT:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Perbaikan dan peningkatan kualitas material jalur pejalan kaki 2. Penambahan fasilitas penunjang jalur pejalan kaki yang belum merata 3. Peningkatan pengawasan terhadap penggunaan trotoar oleh aktivitas selain pejalan kaki 4. Penertiban parkir liar pada jalur pejalan kaki 	
Segmen 7	<p>Faktor Internal</p>	<p>Strength</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tingkat pelayanan jalur pejalan kaki A - Jalur pejalan kaki yang lebih tinggi dari badan jalan - Pohon peneduh yang berfungsi optimal 	<p>Weakness</p> <ul style="list-style-type: none"> - Permukaan jalur pejalan kaki yang rusak/ berlubang - Tidak terdapat penghalang fisik antara jalur dengan jalan - Tidak terdapat fasilitas penunjang marka/rambu informasi - Tidak terdapat fasilitas penunjang untuk penyandang disabilitas 	
	<p>Faktor Eksternal</p>	<p>Opportunity</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan menuju sekolah - Pejalan kaki berjalan menuju kantor - Pejalan kaki menggunakan untuk aktivitas berolahraga - Jalur pejalan kaki terhubung dengan sarana pemerintahan 	<p>Strategi SO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Optimalisasi jalur hijau untuk meningkatkan nilai estetika 2. Pengembangan jalur pejalan kaki untuk gaya hidup sehat 	<p>Strategi WO:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pengembangan jalur pejalan kaki yang aman 2. Pengembangan sarana pelengkap jalur pejalan kaki yang ramah disabilitas 3. Penegasan fungsi <i>ramp</i> sebagai pengganti pagar pengaman
		<p>Threats</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan sambil mengobrol 	<p>Strategi ST:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Memaksimalkan fungsi lebar eksisting jalur efektif pejalan kaki 	<p>Strategi WT:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Perbaikan dan peningkatan kualitas material jalur pejalan kaki

Segmen	SWOT		
	<ul style="list-style-type: none"> - Pejalan kaki berjalan sambil makan dan minum - Terjadi hambatan ketika berjalan berdampingan dua orang atau lebih 	2. Penyediaan ruang untuk kegiatan sosial bagi pejalan kaki	2. Penambahan fasilitas penunjang jalur pejalan kaki yang belum merata

Sumber: Hasil Analisis, 2026

4.7 Strategi Pengembangan Jalur Pejalan Kaki

Strategi pengembangan dirumuskan berdasarkan hasil analisis SWOT yang menunjukkan posisi kawasan berada pada kuadran II, yaitu *diversification strategy*. Strategi tersebut diarahkan dengan memanfaatkan kekuatan dan peluang yang ada dengan mengatasi maupun memperbaiki ancaman yang dapat mengganggu fungsi trotoar. Dengan strategi pengembangan yang terencana, diharapkan dapat terciptanya jalur pejalan kaki yang tidak hanya mempermudah pergerakan pejalan kaki tetapi juga meningkatkan nilai estetika kawasan.

Tabel 4. 18 Strategi Pengembangan Kondisi Fisik Jalur Pejalan Kaki

Segmen	Strategi Pengembangan	Point Pengembangan
Segmen 1: Jl. Sultan Fatah	Pengembangan pada segmen 1 diarahkan pada optimalisasi trotoar melalui perbaikan permukaan jalur dengan material yang lebih aman, disarankan menggunakan material keramik berpola kasar atau anti slip agar lebih aman bagi pengguna terutama saat hujan. Dengan dilengkapi <i>guding block</i> bagi penyandang disabilitas serta pengoptimalan vegetasi rambat pada tiang peneduh yang sudah tersedia. Selain itu, diperlukan penyediaan jalur hijau, tempat sampah, tempat duduk, rambu informasi, serta penegasan fungsi <i>ramp</i> sebagai pembatas ruang pejalan kaki.	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaikan material permukaan jalur - Pemasangan <i>guiding block</i> untuk disabilitas - Optimalisasi fungsi tiang peneduh - Penyediaan jalur hijau disepanjang jalur - Penambahan fasilitas penunjang (tempat duduk, tempat sampah, rambu informasi)
Segmen 2: Jl. Sultan Fatah	Pengembangan pada segmen 2 diarahkan pada peningkatan keamanan dan aksesibilitas melalui perbaikan permukaan	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaikan material permukaan jalur

	jalur dengan material yang lebih aman, disarankan menggunakan material keramik berpola kasar atau anti slip. Dengan dilengkapi <i>guiding block</i> bagi penyandang disabilitas serta penyediaan fasilitas pendukung seperti jalur hijau, tempat sampah, tempat duduk, rambu informasi.	<ul style="list-style-type: none"> - Pemasangan <i>guiding block</i> untuk disabilitas - Penyediaan jalur hijau disepanjang jalur - Penambahan fasilitas pendukung (tempat duduk, tempat sampah, rambu informasi)
Segmen 3: Jl. Sultan Fatah	Pengembangan pada segmen 3 difokuskan pada peningkatan aksesibilitas dengan pemasangan <i>guiding block</i> dan penyesuaian pelandaian <i>ramp</i> agar lebih ramah disabilitas. Keberadaan tiang peneduh dapat dioptimalkan dengan vegetasi rambat disertai penyediaan jalur hijau, penambahan tempat duduk, tempat sampah, zebra cross dan rambu informasi.	<ul style="list-style-type: none"> - Pemasangan <i>guiding block</i> dan perbaikan <i>ramp</i> untuk disabilitas - Pemasangan <i>bollard</i> sebagai pembatas jalur - Penyediaan jalur hijau disepanjang jalur - Penambahan fasilitas pendukung (tempat duduk, tempat sampah, rambu informasi)
Segmen 4: Jl. Sultan Fatah	Pengembangan pada segmen 4 difokuskan pada peningkatan aksesibilitas dengan pemasangan <i>guiding block</i> dan penyesuaian pelandaian <i>ramp</i> agar lebih ramah disabilitas. Selain itu, diperlukan penyediaan fasilitas pendukung berupa jalur hijau, penyediaan tempat duduk, tempat sampah, zebra cross dan rambu informasi.	<ul style="list-style-type: none"> - Pemasangan <i>guiding block</i> dan perbaikan <i>ramp</i> untuk disabilitas - Pemasangan <i>bollard</i> sebagai pembatas jalur - Penyediaan jalur hijau disepanjang jalur - Penambahan fasilitas pendukung (tempat duduk, tempat sampah, rambu informasi)
Segmen 5: Jl. Bhayangkara Baru	Pengembangan pada segmen 5 difokuskan pada perawatan material permukaan jalur, kondisi pelandaian/ <i>ramp</i> pada beberapa titik perpotongan jalur perlu diperhatikan secara berkala serta pemeliharaan vegetasi atau pohon peneduh. Selain itu, diperlukan penyediaan tempat duduk dan tempat sampah disepanjang jalur. Pengawasan terhadap aktivitas yang menghambat ruang gerak pejalan kaki juga perlu dilakukan	<ul style="list-style-type: none"> - Perawatan material permukaan jalur - Pemeliharaan vegetasi peneduh - Penambahan fasilitas pendukung (tempat duduk, tempat sampah, rambu informasi) - Penertiban PKL dengan merelokasi ke area berdagang khusus - Penertiban parkir liar pada jalur pejalan kaki

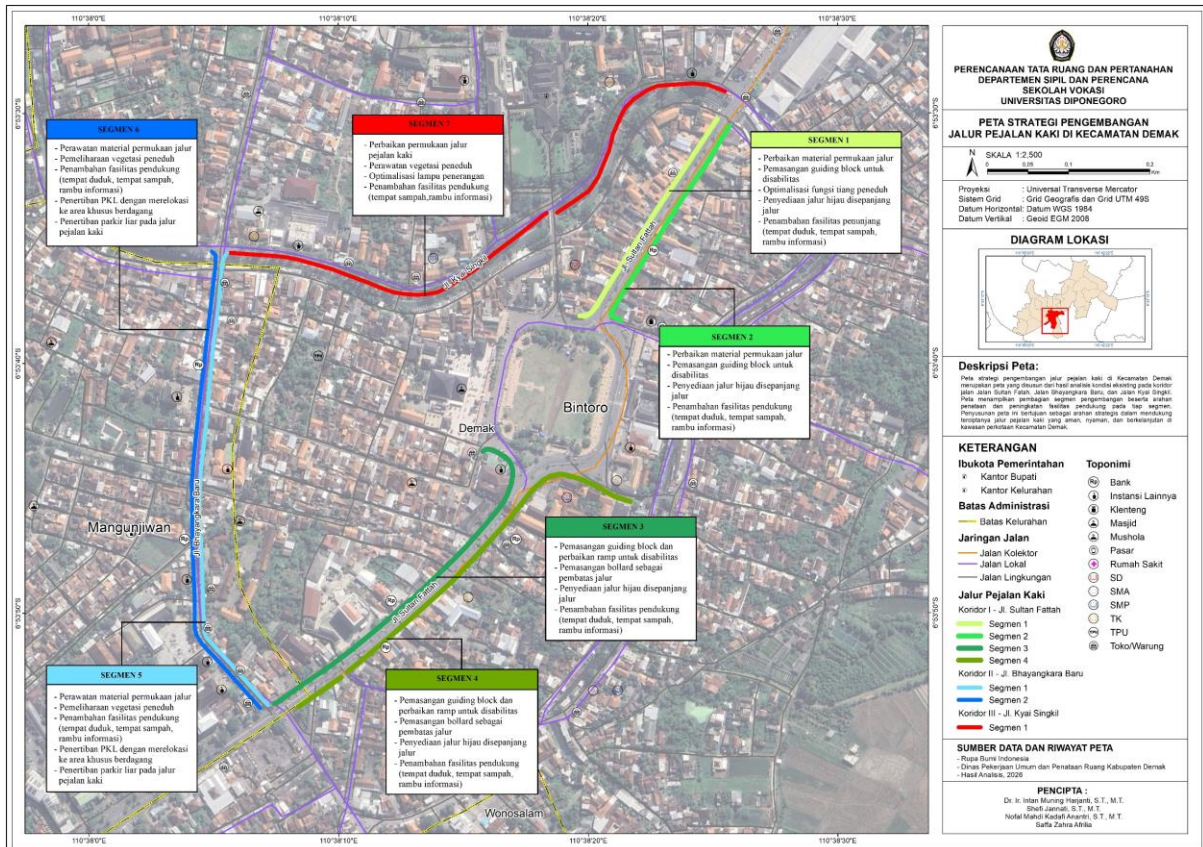
	untuk menjaga kelancaran pergerakan pengguna.	
Segmen 6: Jl. Bhayangkara Baru	Pengembangan pada segmen 6 difokuskan pada perawatan material permukaan jalur, kondisi pelandaian/ <i>ramp</i> pada beberapa titik perpotongan jalur perlu diperhatikan secara berkala serta pemeliharaan vegetasi atau pohon peneduh. Selain itu, diperlukan penyediaan tempat duduk dan tempat sampah disepanjang jalur. Pengawasan terhadap aktivitas yang menghambat ruang gerak pejalan kaki juga perlu dilakukan untuk menjaga kelancaran pergerakan pengguna.	<ul style="list-style-type: none"> - Perawatan material permukaan jalur - Pemeliharaan vegetasi peneduh - Penambahan fasilitas pendukung (tempat duduk, tempat sampah, rambu informasi) - Penertiban PKL dengan merelokasi ke area berdagang khusus - Penertiban parkir liar pada jalur pejalan kaki
Segmen 7: Jl. Kyai Singkil	Pengembangan pada segmen 7 diarahkan pada perbaikan permukaan jalur yang mengalami kerusakan akibat akar pohon, pemasangan <i>guding block</i> bagi penyandang disabilitas serta perawatan vegetasi secara berkala untuk menjaga estetika dan keamanan jalur. Selain itu, perlu dilakukan peningkatan fungsi lampu penerangan agar lebih optimal dan penyediaan fasilitas penunjang yang belum tersedia.	<ul style="list-style-type: none"> - Perbaikan permukaan jalur pejalan kaki - Perawatan vegetasi peneduh - Optimalisasi lampu penerangan - Penambahan fasilitas pendukung (tempat sampah, rambu informasi)

Sumber: Hasil Analisis, 2026

Seluruh strategi pengembangan diarahkan dengan mempertimbangkan kenyamanan dan keamanan pengguna dalam melintasi jalur pejalan kaki. Kenyamanan dalam menggunakan jalur pejalan kaki diharapkan mampu mendukung aktivitas sosial masyarakat untuk berjalan berdampingan, saling berinteraksi dengan sesama pengguna tanpa terganggu oleh hambatan pada permukaan jalur dan digunakan untuk aktivitas olahraga. Dari aspek keamanan, strategi pengembangan diarahkan untuk meminimalkan risiko kecelakaan maupun cedera akibat kondisi jalur yang kurang memadai. Berdasarkan strategi pengembangan kondisi fisik jalur pejalan kaki pada masing-masing segmen, juga diperlukan sarana dan prasarana pendukung yang memadai agar jalur pejalan kaki berfungsi secara optimal. Oleh karena itu diperlukan

implementasi pengembangan secara bertahap oleh pihak terkait agar dapat terwujud jalur pejalan kaki yang aman, nyaman, ramah lingkungan dan berkelanjutan bagi seluruh pengguna.

Strategi pengembangan yang telah dirumuskan diharapkan mampu meningkatkan kualitas fasilitas jalur pejalan kaki, baik fasilitas yang sudah tersedia maupun penyediaan fasilitas yang belum merata. Upaya pengembangan tersebut diarahkan untuk menciptakan lingkungan pedestrian yang lebih aman, nyaman serta memiliki nilai estetika bagi para pengguna.



Sumber: Hasil Analisis, 2026

Gambar 4. 17 Peta Strategi Pengembangan Jalur Pejalan Kaki di Kecamatan Demak